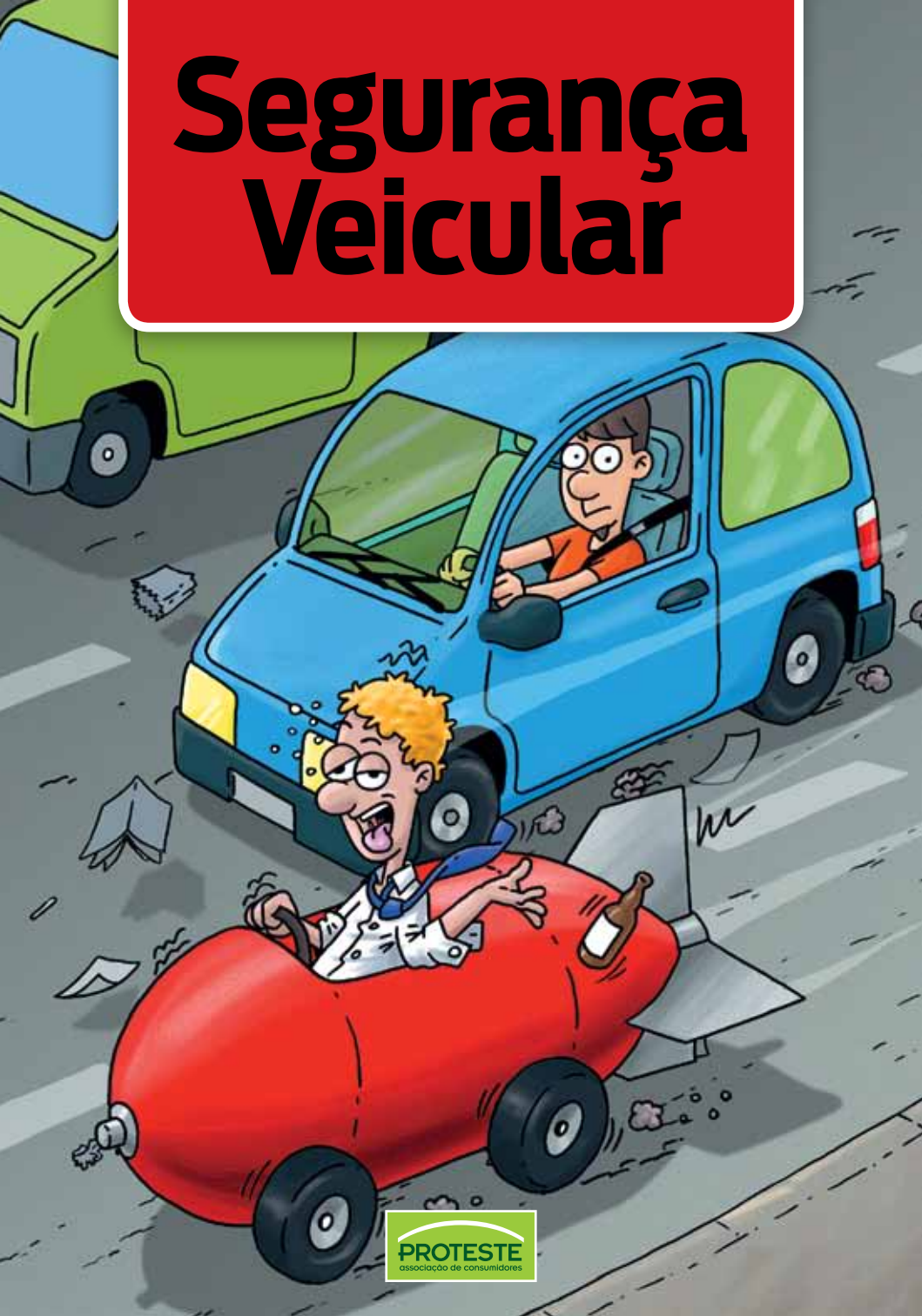


Segurança Veicular



Crimes impunes

Cinquenta mil pessoas morrem, anualmente, vítimas de crimes geralmente impunes. Eles são cometidos por mãos armadas, não com revólveres, mas ao volante.

Sim, porque beber e dirigir, lamentavelmente, é comum no Brasil. Embora não haja um motorista que não saiba das perdas motoras e de reflexo provocadas pelo consumo de álcool, teimam em conduzir veículos embriagados.

Quando matam ao volante, contudo, são acusados de homicídio culposo – sem intenção de cometer o crime – embora deveriam ser enquadrados na categoria doloso, com intuito de matar. Afinal, sabem que bebida e direção poderão provocar acidentes e mortes.

Além disso, os automóveis fabricados no Brasil não têm os mesmos níveis de segurança de seus congêneres na Europa e Estados Unidos. As montadoras são as mesmas, mas nossos carros não têm freios ABS e airbags como kit de segurança padrão. A alegação é o custo, algo até risível, porque os veículos aqui produzidos são bem mais caros do que no exterior, quando comparados sem impostos.

Essa combinação – carro caro com baixo nível de segurança – é outro crime de trânsito. Felizmente, a campanha da PROTESTE deu resultado. Realizamos, ao longo dos 11 anos da associação, vários testes de colisão (crash test) que apontaram os riscos enfrentados por motoristas e passageiros em acidentes de trânsito, ainda que em velocidades médias.

A partir de 2014, todos os veículos produzidos no Brasil sairão de fábrica com ABS e airbags. Também testamos as cadeirinhas e bebês-conforto, de olho na proteção de bebês e crianças.

Sejamos sinceros, contudo: por mais que os automóveis se tornem mais seguros, será indispensável que os motoristas dirijam com cuidado, atenção e respeito à sinalização e às regras de trânsito. Caso contrário, nossas estatísticas continuarão catastróficas. E o Sistema Único de Saúde (SUS) despenderá, anualmente, bilhões de reais com feridos temporária ou permanentemente, um drama humano de dimensões inigualáveis. Automóvel é meio de transporte e arma. Temos de desativar esse segundo conceito, ou a carnificina do trânsito ceifará, nos próximos 20 anos, quase um milhão de vidas.

Maria Inês Dolci

Coordenadora institucional da PROTESTE

Sumário

Crimes impunes.....	3
Legislação	5
Coisa séria	7
Equipamentos obrigatórios.....	9
Equipamentos de segurança.....	11
Luzes de circulação diurnas	14
Crash Box.....	15
Sistemas de Retenção Infantil (SRI)	16
Modificações de veículos	17
Acidentes de consumo.....	18
Recall	19
Testes de colisão.....	20
Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina.....	21
Década de Ação das Nações Unidas 2011-2020.....	22
A serviço do consumidor – Campanha de segurança veicular	22
Direitos dos proprietários e condutores de veículos automotivos.....	24
Compromisso com a vida.....	25
PROTESTE a serviço do consumidor	26

Expediente

Cartilha de Segurança Veicular

Realização: PROTESTE

Coordenação editorial: Maria Inês Dolci

Redação final: Carlos Thompson (Casa da Notícia)

Projeto Gráfico: Marcus Vinicius Pinheiro

Diagramação: André Mucheroni

Ilustrações: Perkins

Assessoria de Imprensa e Jornalista Responsável:

Vera Lúcia Ramos, MTB: 769

Conteúdos e apoio editorial: Aline Park, David Freitas Passada, Dino Lameira, João Dias Antunes, Polyanna Carlos da Silva, Sergio Sampaio Mardirossian, Tatiana Viola de Queiroz e Vera Lúcia Ramos.

PROTESTE

Sede:

Avenida Lúcio Costa, 6.240

Barra da Tijuca

CEP 22630-013

Rio de Janeiro – RJ

Escritório em São Paulo:

Rua Dr. Bacelar, 173 – cj. 52

Vila Clementino

CEP 04026-000

São Paulo – SP

Legislação

O que é o Código de Defesa do Consumidor (CDC)?

Foi promulgado em 1990. É uma das mais avançadas leis do mundo de proteção aos direitos do consumidor. Antes dele, faltava clareza na definição de responsabilidade nas relações de consumo. Isso facilitava abusos em contratos, entrega de produtos, prestação de serviços, propaganda etc. A lei nº 8.078/90 ampliou, então, a cidadania das pessoas também como consumidoras.



Direitos Básicos do Consumidor (CDC)

1. Proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;
2. Educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços;
3. Informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como seus eventuais riscos;
4. Proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;
5. Modificações das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais, ou sua revisão caso se tornem excessivamente caras;
6. Efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais;
7. Acesso aos órgãos judiciários e administrativos;
8. Facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova;
9. Adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

O Código de Trânsito Brasileiro foi instituído pela Lei 9.503, em 23 de setembro de 1997. São 341 artigos estabelecendo normas de conduta, infrações e penalidades aplicáveis a todos os veículos, proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e todas as pessoas por ele mencionadas, como os pedestres e ciclistas. Cria ainda o Sistema Nacional de Trânsito, definindo seus objetivos e as atribuições das diversas autoridades e órgãos relacionados ao trânsito.

Exigências de aulas práticas e teóricas (inclusive de primeiros socorros) para os novos motoristas e a primeira habilitação provisória são algumas das mudanças do CTB. A grande discussão, atualmente, refere-se à proibição total do consumo de álcool para motoristas, em lugar do limite legal de seis decigramas por litro de sangue, a fim de que as provas testemunhais ou por intermédio de imagens possam ser válidas contra os que dirigem embriagados. Até agora, um motorista pode alegar falta de provas de que ultrapassou o limite legal de consumo alcoólico, mesmo que as evidências pesem contra ele.

A definição deste teto de consumo também dificulta a aceitação judicial de testemunhos sobre a conduta do motorista que evidenciem a embriaguez.

Também é debatido no Congresso Nacional outro ajuste no CTB: o estabelecimento de pena de detenção, multa, suspensão ou proibição da habilitação para os que descumprirem as normas.

As propostas reforçam a visão de que álcool e direção não podem coexistir, uma vez que o motorista embriagado perde reflexos e pode provocar acidentes e atropelamentos, pondo em risco sua vida, a dos passageiros, pedestres e dos que trafegam em outros veículos.

Também com foco na segurança de trânsito, outro projeto estipula a obrigatoriedade da instalação de temporizadores em semáforos, que mostrem quanto tempo falta para abertura ou fechamento do sinal.

Mais importante é a demonstração de que a violência no trânsito preocupa os legisladores, que tentam encontrar opções para reduzir ferimentos e mortes provocados por acidentes.

É fundamental, contudo, que esta consciência também seja compartilhada pelos 'atores' do trânsito: pedestres, motoristas e passageiros, inclusive de veículos como motocicletas e bicicletas, que se tornam a cada dia mais numerosos nas principais ruas e avenidas das cidades brasileiras.



Coisa séria

A cada 15 minutos, uma pessoa morre em consequência de acidente de trânsito no Brasil. Motoristas, passageiros e pedestres correm riscos desnecessários, pois os veículos não são seguros. Freios ABS, airbags e cintos de segurança são itens fundamentais para mudar essa realidade.

Empenhada em ações que ajudem a reduzir os números de mortos e de feridos no trânsito, a PROTESTE alerta para a necessidade de aumentar a segurança veicular. Não somente alerta, mas toma a dianteira no processo, por meio de testes de colisão (crash test) e comparação entre acessórios de segurança, como bebês-conforto.

Em 2007, por exemplo, foi divulgado o resultado de um teste de colisão com o modelo do Fox mais vendido no Brasil, em comparação ao europeu, também produzido no país. Os resultados não poderiam, lamentavelmente, ser piores para os consumidores brasileiros.

Os testes demonstraram que, em colisão, os passageiros do carro vendido na Europa não sofreriam grandes danos, mas o motorista brasileiro teria lesões tão graves que poderia morrer devido à falta de proteção aos adultos no banco da frente.

Deve-se salientar que o teste de colisão foi realizado a apenas 64 km por hora. Nos modelos fabricados em São José dos Pinhais (PR) para o mercado interno, itens de segurança não eram de série como na Europa.

O motorista do Fox brasileiro sofreria ferimentos graves na cabeça, na nuca e no tórax em função do choque, o que muito provavelmente o levaria à morte. Já o do carro vendido na Europa teria danos mínimos na cabeça. A diferença se explica, em favor da versão europeia, pelo airbag, colchão de ar que evita que o motorista bata a cabeça no volante, e por um cinto de segurança mais moderno. No modelo europeu, o passageiro que viaja ao lado do motorista sofreria impacto apenas nas coxas. Já o brasileiro, embora não corresse risco de vida, machucaria o joelho direito e a cabeça.

Por isso, a PROTESTE fez campanha pela obrigatoriedade de freios ABS (antitravamento das rodas) e de airbags em todos os veículos brasileiros. E foi bem-sucedida: em 2014, todos os veículos produzidos no Brasil, ou do exterior vendidos no país, terão de contar com estes acessórios de segurança.

Por outro lado, testes de colisão da Latin NCAP (New Car Assessment Programme), que a PROTESTE impulsionou e do qual é membro por meio do ICRT - International Consumer Research and Testing, continuam demonstrando que, no Brasil, o nível de segurança veicular é bem inferior ao da Europa, também pela ausência de outros itens importantes, como barras de proteção lateral de série e do sistema Isofix (para instalar cadeiras de bebê em carros previamente equipados, sem usar o cinto de segurança do automóvel, simplesmente “encaixando” a cadeirinha no banco de trás).

O consumidor pode ajudar a modificar esse quadro se preocupando mais com a segurança do carro do que com o design, além de fazer as revisões periódicas, utilizar combustível de boa procedência, afivelar sempre o cinto de segurança, manter os pneus calibrados, não dirigir após ingerir bebidas alcoólicas e obedecer à sinalização e à legislação de trânsito.

Como parte desse esforço, a associação divulgou um vídeo em que chama a atenção para a importância desses mecanismos de segurança. Confira no link: <http://www.proteste.org.br/automoveis/seguranca-veicular-e-coisa-seria-s542131.htm>

Equipamentos obrigatórios

De acordo com o artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e de resoluções posteriores, são equipamentos obrigatórios para circulação dos veículos automotores em vias públicas:

- Cinto de segurança graduável e de três pontos em todos os assentos dos automóveis. Nos lugares centrais, o cinto poderá ser do tipo subabdominal;
- Encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, exceto nos centrais;
- Para-choques, dianteiros e traseiros;
- Espelho retrovisor interno;
- Espelhos retrovisores externos em ambos os lados;
- Limpador de para-brisa;
- Lavador de para-brisa;
- Pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor;
- Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela;
- Luzes de posição dianteiras (farolletes) de cor branca ou amarela;
- Lanternas de posição traseiras de cor vermelha;
- Lanternas de freio de cor vermelha;
- Lanternas indicadoras de direção – dianteiras de cor âmbar, traseiras de cor âmbar ou vermelha;
- Lanterna de marcha a ré, de cor branca;
- Retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha;
- Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca;
- Velocímetro,
- Buzina;
- Freios de estacionamento e de serviço, com comandos independentes;
- Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;



- Dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo;
- Extintor de incêndio;
- Dispositivo destinado ao controle de ruído do motor a combustão;
- Roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso (estepe);
- Macaco compatível com o peso e carga do veículo;
- Chave de roda;
- Chave de fenda ou outra ferramenta apropriada à remoção de calotas.

Além desses, o freio ABS e o airbag duplo dianteiro serão obrigatórios até 2014.

Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com todos os equipamentos obrigatórios determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Entretanto, os veículos equipados com pneus capazes de trafegar sem ar ou os equipados com dispositivo automático de enchimento emergencial podem circular sem estepe, macaco e chave de roda.

Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas no CTB. Conduzir o veículo sem equipamento obrigatório, que esteja ineficiente ou inoperante, ou ainda conduzir com equipamento obrigatório em desacordo ao estabelecido pelo Contran, são infrações consideradas graves pelo CTB, passíveis de multa e de retenção do veículo para regularização.



Equipamentos de segurança

Airbags

O airbag pode salvar vidas, se o cinto de segurança também for usado corretamente!

O sistema de airbag funciona por meio de sensores localizados na parte frontal do veículo, que são ativados pela força gerada por uma colisão na frente do carro (ou próximo dela). Estes medem a taxa de desaceleração do veículo que ativará as bolsas de ar do motorista e do passageiro. Um dos itens fundamentais para o correto funcionamento do airbag é sua unidade de diagnóstico, que se impulsionará quando a ignição do veículo for ligada. Ao detectar algum problema, uma luz de alerta piscará no painel, avisando ao motorista para examinar o equipamento.

Nos testes de colisão que divulgamos regularmente, simulamos o choque de um automóvel contra outro a 55 km/h, em sentido oposto e com igual velocidade. Notamos, então, que passageiros e condutores, mesmo com cinto de segurança, sofreriam sérios ferimentos e até correriam risco de vida, em alguns dos modelos testados.

Por essa razão, lutamos por muito tempo para que os carros brasileiros fossem equipados obrigatoriamente com airbags, que minimizariam os ferimentos e evitariam mortes de motoristas e de passageiros em colisões.

Em 2009, foi sancionada lei que torna o airbag duplo dianteiro item de série obrigatório. A regra vale para todos os veículos fabricados no Brasil. Segundo o Contran, as montadoras - inclusive as que não produzam veículos em solo nacional - terão de se enquadrar em uma das seguintes normas: veículos novos (inéditos) devem, em



sua totalidade, se adequar à regra até 1º de janeiro de 2013; os que já estiverem no mercado, até 1º de janeiro de 2014.

Em 2012, a PROTESTE verificou, então, se parte da produção de veículos já estava adequada à norma. Foram analisados 236 modelos dos 50 carros mais vendidos do país e constatado que 52,5% já vinham com airbag como item de série, 27,5% como opcional e 20% não dispunham do equipamento.

Portanto, em 2012, as montadoras juntas já concretizavam a meta do Contran, de fabricar 30% da frota nacional com airbag. Até 1º de janeiro de 2013, 60% dos veículos deverão sair de fábrica com o equipamento.

A adoção obrigatória do airbag no Brasil é mais do que justificada. Inúmeros testes de colisão em todo mundo comprovaram que o equipamento reduz e até evita traumas de cabeça, pescoço e coluna. É fundamental, no entanto, que seja usado com o cinto de segurança. Sem o cinto, o corpo do motorista e do passageiro (se também contar com o dispositivo) serão projetados contra a bolsa de ar.

Ao ser inflada, ela ganhará uma força extraordinária, que poderá causar sérias lesões no rosto e no tronco da pessoa. E a distância do motorista do volante deverá ser, no mínimo, 20 centímetros.

Cintos de segurança

De acordo com o CTB e as normas do Contran, o uso do cinto de segurança é obrigatório para condutores e passageiros em todas as vias do território nacional. Mesmo em pequenos trajetos, o condutor deve verificar se todos os ocupantes do veículo usam o cinto de segurança, para evitar danos físicos mais graves em caso de colisão.

Veículos automotores produzidos a partir de 1º de janeiro de 1999 devem ter cintos graduáveis e de três pontos em todos os assentos. Nos assentos centrais, o cinto poderá ser do tipo subabdominal.

Entretanto, teste realizado pela PROTESTE e divulgado em abril de 2012, constatou que a tecnologia empregada nos cintos dianteiros é muito superior à utilizada nos equipamentos para bancos traseiros. Os cintos com limitadores de carga (que evitam nos ocupantes lesões decorrentes do uso do deste acessório em colisões severas) e pré-tensionadores (que reduzem a folga do cinto durante o impacto), quando disponíveis, eram exclusivos para os bancos dianteiros. Em virtude dessa disparidade, a PROTESTE solicitou ao Departamento Nacional de trânsito (Denatran) que as montadoras melhorassem a qualidade dos cintos nos bancos de trás dos veículos. Também foi solicitado ao Denatran que tornasse obrigatório o cinto de três pontos inclusive para o

assento intermediário (banco do meio), outro aspecto preocupante do estudo. Dos 20 modelos testados, somente o Corsa 1.4 flexpower Maxx oferecia esse acessório.

Atenção:

- Não usar o cinto de segurança (condutor ou passageiro) é infração grave segundo o CTB, passível de multa e de retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.
- Não se devem prender os cintos enrolados ou muito folgados, pois isso compromete o funcionamento do sistema e pode acarretar ferimentos evitáveis.
- Deve-se verificar sempre o estado deste acessório, observando se os engates e os pontos de fixação estão bem presos e conservados; se as tiras têm costuras firmes e preservadas; e se os mecanismos também estão lubrificados com óleo. Essa lubrificação deve ser checada nas revisões periódicas do veículo.

Freios ABS

O Brasil é um dos campeões mundiais em ferimentos e mortes no trânsito.

Com o objetivo de mudar essa realidade e garantir a segurança dos condutores e passageiros, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) aprovou a lei que prevê a implantação obrigatória até o ano de 2014 do ABS (sistema de frenagem antitravamento de rodas) como item de série para todos os veículos novos vendidos no país. Pela lei, todos os veículos novos saídos de fábrica, nacionais ou importados, somente serão registrados e licenciados no Brasil se dispuserem desse sistema.

A compra de um carro com o dispositivo ABS contribui para a segurança do motorista e de todos os passageiros, pois melhora a estabilidade e a dirigibilidade. O equipamento é essencial para a prevenção de acidentes em uma frenagem inesperada, na qual poderão ocorrer colisões entre veículos ou o atropelamento de pedestres. No caso de uma freada brusca com o carro em alta velocidade, os veículos com ABS têm maior estabilidade, pois o sistema evita acidentes causados pelo travamento das rodas, principalmente em pistas escorregadias.

Diferentemente do sistema de frenagem convencional, no qual as rodas podem travar, o ABS reage imediatamente quando há uma queda brusca de velocidade, acionando sensores de rotação das rodas e reduzindo automaticamente a pressão dos componentes do freio.

Fizemos uma pesquisa e constatamos que já é possível encontrar esse item de segurança em algumas marcas e modelos de carros. Mas é preciso ficar atento na hora da compra: algumas montadoras podem induzir o consumidor ao erro, devido a informações confusas em seus sites.



Luzes de circulação diurnas

O acendimento automático do painel pode colocar em risco a sua vida, pois você talvez seja induzido a erro e a não usar corretamente os faróis ao dirigir. Essa “sensação de faróis acesos” poderá provocar acidentes em condições climáticas adversas (neblina, neve e chuva). Nestas condições, ainda que o ambiente esteja claro, o motorista deve ligar os faróis para sua segurança.

Boa visibilidade no trânsito é imprescindível para a segurança veicular. Por isso, é urgente e necessário que os fabricantes sejam obrigados a disponibilizar, de fábrica, luzes de circulação diurnas, que se acendam assim que a ignição seja ligada. Enquanto isso não acontece, veja algumas dicas simples de como proceder para aumentar sua segurança:

- Sempre verifique se os faróis estão acesos em condições de visibilidade baixa, como chuva, neblina, ao entardecer e escurecer;
- Faça constantemente manutenções nas lanternas e faróis dos veículos;
- Quando adquirir um veículo, pergunte ao vendedor sobre o acendimento automático do painel de instrumento e dos faróis, para que não se confunda com a iluminação do painel.

Crash Box

Além de airbag e do freio ABS como itens de série, é fundamental que tenham crash box. Não o conhece?

Os veículos atualmente são projetados de modo que, em caso de colisão, a energia gerada pelo impacto seja distribuída ao longo da estrutura, a fim de evitar que a célula em que ficam os ocupantes seja atingida. O crash box é um absorvedor metálico, fabricado em aço ou alumínio, que pode absorver 90% da energia sem deformar as longarinas (peças estruturais que vêm atrás do para-choque).

Ainda não é item de fábrica

Apesar de o crash box ser um dos conceitos mais recentes na evolução dos automóveis, ainda não é obrigatório no país. Na Europa, todos os veículos têm de sair de fábrica com esse dispositivo.

Precauções e segurança

Recomenda-se que, após colisão, mesmo em baixa velocidade e sem modificações estéticas aparentes, o carro seja levado a uma oficina para a verificação do estado do crash box. Isso porque o dispositivo influencia diretamente o acionamento do airbag, pois é por meio dele que são calculados os parâmetros de calibração para a abertura das bolsas infláveis. Caso esteja danificado, seu acionamento poderá ficar comprometido, não protegendo os ocupantes.

Menos peças danificadas

Ter o crash box instalado no veículo também é uma forma de reduzir o valor do seguro, graças à facilidade de reparação das peças do automóvel.

Modelos aprovados no mercado

Somente três dos 17 avaliados pela PROTESTE, de nove principais montadoras, já saem de fábrica com o dispositivo em ambas as partes. São eles: Volkswagen Novo Fox, Citroën C3 e JAC J3 Hatch. Já está na hora de as montadoras no Brasil mudarem de mentalidade. Afinal, esse dispositivo não é somente importante para a segurança do passageiro, como também evita gastos excessivos com reparos.

Sistemas de Retenção Infantil (SRI)

Com o SRI, há mais segurança para bebês e crianças nos carros. São obrigatórios desde setembro de 2010.

Antes de comprar um deles, verifique qual o mais compatível com a idade e o peso da criança que o utilizará. Veja, também, se há o selo de certificação do Inmetro. Atualmente, há cinco grupos de SRI:

- **Grupo 0:** crianças de até 10 kg, 0,72 m de altura, nove meses;
- **Grupo 0+:** até 13kg, 0,80 m de altura, 12 meses;
- **Grupo 1:** de 9 kg a 18 kg, 1m de altura, 32 meses;
- **Grupo 2:** de 15 kg a 25 kg, 1,15 m de altura, 60 meses;
- **Grupo 3:** de 22kg a 36 kg, 1,30 m de altura, 90 meses.

Segundo a Resolução 277 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), crianças com até um ano de idade devem ser transportadas em bebês-conforto. Já aquelas entre um e quatro anos, em veículos, devem sentar em cadeirinhas de segurança. As maiores, com quatro a sete anos e meio, têm de usar o booster, também conhecido como assento de elevação. Quem for flagrado transportando crianças sem os dispositivos de segurança pagará multa de R\$ 191,54 e perderá sete pontos na carteira.

No Brasil, infelizmente, somente carros mais sofisticados ou importados contam com sistemas alternativos de ancoragem para bebês-conforto e cadeirinhas para carros, como Isofix e o Top Theter.



O sistema Isofix funciona da seguinte forma: na base do bebê-conforto (ou na parte inferior dos produtos vendidos sem base), há “garras” que se encaixam em engates soldados na carroceria dos carros, justamente com esse propósito de fixação.

Já o sistema Top Theter é um ponto de fixação adicional na parte superior do bebê conforto, por meio de um cinto de segurança extra que se prende a uma “âncora” (semelhante a uma argola), soldada à carroceria do carro. Evita a rotação do bebê-conforto, em caso de impacto frontal.

Na Europa, esses dispositivos são mais seguros do que no Brasil, embora por aqui sejam obrigados a passar por certificação do Inmetro, justamente por causa destes sistemas de ancoragem. Porém, mesmo com alguns problemas, em caso de acidentes, seu filho ficará mais protegido se usar corretamente uma cadeirinha.

Lamentavelmente, em testes realizados pela PROTESTE, constatamos que ainda há incompatibilidade do cinto de segurança de alguns veículos com os dispositivos de retenção infantil (SRI), como ocorreu com o modelo Ford Ka. Essa incompatibilidade impede a instalação correta do acessório, porque o cinto de segurança é muito curto. Assim, antes de adquirir um veículo, verifique se há como instalar o SRI.

Para saber como instalar corretamente a cadeirinha de bebê, acesse o link <http://www.proteste.org.br/crianca/como-instalar-o-bebeecirc-conforto-no-carro-s551841.htm>.



Modificações de veículos

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização do órgão de trânsito, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica. O CTB estipula a apresentação do Certificado de Segurança Veicular para obtenção de registro e licenciamento, no Detran, de veículos automotores modificados, recuperados de sinistros, fabricados artesanalmente ou aqueles em que forem substituídos equipamentos de segurança especificados pelo fabricante.

Antes de fazer qualquer modificação em seu veículo, como a troca de cor, do sistema de suspensão ou conversão do combustível, informe-se sobre as alterações permitidas pela Resolução Contran nº 292 e demais disposições.

Lembre-se, também, que as modificações em veículos devem ser precedidas de autorização da autoridade responsável pelo registro e licenciamento.

Acidentes de consumo

Ocorrem quando um produto ou serviço, ainda que utilizado corretamente, cause danos à saúde ou à segurança dos consumidores. São provocados por defeitos nos produtos ou na prestação de serviços, mas o prejuízo do consumidor não se restringe a isso.

A PROTESTE criou, em 2003, o pioneiro 'Projeto Acidentes de Consumo' (PAC), com apoio e parceria da Associação Médica Brasileira (AMB).

Acidente de consumo na área automotiva, por exemplo, ocorreu com os proprietários do modelo Fox, da Volkswagen, em 2008. Muitas pessoas no Brasil se machucaram ou até mutilaram os dedos ao puxar uma alça flexível embaixo do banco traseiro, para afastar ou aproximar o encosto do assento. Para evitar novos acidentes, a Volkswagen ofereceu uma borracha que passou a envolver a argola que provocava os acidentes.

Segundo o Código de Defesa do Consumidor, a empresa será responsabilizada pela reparação dos danos causados ao consumidor por defeito ou por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e seus riscos. De todo modo, para evitar qualquer tipo de problema, recomenda-se usar o produto somente de acordo com sua finalidade.

A lei ainda estabelece que o prazo de indenização por quaisquer danos em função de acidente de consumo é até cinco anos, contados a partir do momento em que você os sofrer ou descobrir quem os causou.

Assim, sempre que houver dano, ainda que seu veículo seja utilizado corretamente (de acordo com o manual do proprietário), você poderá exigir reparo judicial. Em primeiro lugar, registre um boletim de ocorrência. Em seguida, tente resolver a questão com o fabricante, formalizando o pedido por meio de carta, claramente. Será necessário juntar o maior número de provas possíveis.



Recall

Um recall – “chamada de volta”, em livre tradução – é o ato de recolhimento do produto, por parte da empresa, quando esta comprovar que um lote ou toda a série dos produtos apresente falhas que ameacem a segurança dos consumidores.

No Brasil, o recall está previsto no Código de Defesa do Consumidor (Lei Federal 8.078/90). O fornecedor de produtos e serviços deverá comunicar o recall imediatamente às autoridades e aos consumidores, mediante anúncios publicitários na imprensa, rádio e televisão. Além disso, no caso das montadoras, serão obrigadas a encaminhar os dados ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

As informações sobre os consumidores que não cumprirem o recall ficarão registradas no Sistema de Registro de Avisos de Risco de Veículos Automotores, criado pelo governo, assim, como no campo “observações” do Certificado de Registro e Licenciamento dos Veículos (CRLV). A concessionária responsável pelo reparo do veículo deverá entregar ao consumidor um documento que comprove o atendimento ao recall.

No documento, deverá constar o número da campanha, descrição do reparo ou troca, dia, horário, local e duração do atendimento. O consumidor deve exigir o documento comprovando que atendeu ao recall para o caso de surgir



algum problema com o sistema de informações do Denatran ou das montadoras. Esse documento será entregue ao novo proprietário na revenda do carro.

A PROTESTE alerta os proprietários a ficar alertas e agendar os reparos dos defeitos de fabricação o quanto antes, para não colocar a segurança em risco e evitar acidentes de consumo.

É recomendável, antes de fechar a compra de um carro usado, procurar saber se o modelo esteve envolvido em algum recall e se o antigo dono o enviou para o reparo.

Caso o defeito apontado no chamamento tenha ocasionado um acidente de consumo, o consumidor poderá solicitar, por meio do Judiciário, reparação por danos morais e patrimoniais, eventualmente sofridos. Deve, além disso, encaminhar denúncia à Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), do Ministério da Justiça e aos Procons, responsáveis pela fiscalização de recalls.

A incidência cada vez maior dos recalls é consequência de uma conjunção de fatores: aumento da produção com falta de rigor no controle de qualidade e maior vigilância da sociedade.

Testes de colisão

De acordo com a metodologia adotada pelo Euro NCAP, há três diferentes tipos de testes de colisão: impacto frontal, impacto lateral e impacto de poste. O mais importante dos três é o impacto frontal.

Colisão Frontal: Este teste utiliza barreiras deformáveis, com o automóvel a 64 km/h, e com uma compensação de 40% entre o carro e a barreira. Isso representa, no caso de colisão frontal, dois veículos em direção oposta e colidindo à velocidade de 55 km/h, a 40% do impacto.

Colisão Lateral: Teste realizado com barreira deformável móvel para impacto na lateral do veículo, com velocidade de 50 km/h. O objetivo principal é verificar a intrusão da lateral do veículo e a proteção dessa área para seus ocupantes, incluindo o desempenho de airbags laterais.

Colisão em poste: A colisão de veículos com postes e árvores representa risco elevado de óbito, devido ao choque da cabeça do ocupante com o objeto. Então, este tipo de teste, com o deslocamento do veículo sobre plataforma móvel a 29 km/h, objetiva avaliar a proteção dos ocupantes em relação ao airbag lateral e de cabeça. Obviamente, somente veículos com este tipo de dispositivo podem ser submetidos ao teste.

Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina

O Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina (Latin NCAP), do qual a PROTESTE é parceira, foi lançado em 2010 como um piloto de três anos para mostrar qual a contribuição potencial de um programa independente de avaliação de veículos novos para a segurança viária na América Latina e no Caribe - <http://latinncap.com>.

É uma iniciativa conjunta da Federação Internacional do Automóvel (FIA), da Fundação FIA, do Global New Car Assessment Programme (GNCAP), da Fundação Gonzalo

Rodríguez, do Banco Interamericano de Desenvolvimento e a International Consumer Research & Testing (ICRT).

O projeto piloto segue as recomendações para o desenvolvimento de programas de carros novos em todas as regiões do mundo, estabelecidas em 2009, em Moscou, na Conferência Ministerial da Segurança Viária; na Assembleia Geral das Nações Unidas; no Relatório do Secretário-Geral das Nações Unidas, Ban Ki-moon, e no Plano Global para A Década de Ação pela Segurança Viária das Nações Unidas 2011-2020.

Os resultados dos testes até agora demonstraram que os carros mais populares, adquiridos pelos consumidores da América Latina e Caribe, têm classificação comparável aos carros europeus produzidos há 20 anos, com elevado risco de lesões fatais para aos condutores, passageiros e crianças. Infelizmente, os carros de “uma estrela”, com uma estrutura fraca e sem airbags, predominam no mercado.

Assim, a finalidade do Latin NCAP, a exemplo dos similares existentes em outros 50 países, é testar e informar a qualidade da segurança veicular em caso de acidente, para que os fabricantes produzam carros mais seguros.



Década de Ação das Nações Unidas 2011-2020

A Organização Mundial de Saúde (OMS) registrou, em 2009, 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países, e alertou que, se nenhuma medida fosse adotada mundialmente, este já alarmante número poderia chegar a 1,9 milhão. Além disso, são 50 milhões de feridos anualmente.

Ainda de acordo com dados do Ministério da Saúde, o número de mortes no Brasil chegou a 42.844 em 2010. Segundo estudo publicado em 2006 pelo Denatran e pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), com base em dados coletados entre 2004 e 2005, o custo social dos acidentes em rodovias foi estimado em R\$ 24,6 bilhões anuais. A pesquisa constatou também que o custo médio do acidente com feridos fica em torno de R\$ 90 mil – com mortes, atingiria R\$ 421 mil.

Tendo em vista este grave cenário mundial, a Organização das Nações Unidas (ONU) estabeleceu, em março de 2011, a Década de Ação para Segurança Viária (2011 a 2020), convocando todos os países signatários. São mais de 100 nações com o mesmo objetivo de reduzir o número de mortes no trânsito.

Como resposta a este chamamento, o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito desenvolveu recomendações e diretrizes, um conjunto de medidas que visa, em curto, médio e longo prazos, à redução de 50% da mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no país, como proposto por resolução da ONU. Assim, foi criado o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020.

Até o fechamento dessa cartilha, infelizmente, esse Plano ainda não tinha sido aprovado pelo governo brasileiro.

A serviço do consumidor Campanha de segurança veicular

A PROTESTE é uma entidade civil sem fins lucrativos, apartidária, independente de governos e de empresas, que tem como objetivo “a defesa do consumidor no Brasil”. Iniciou, em 2006, após a realização de um Seminário Internacional, uma campanha para estimular as montadoras brasileiras a aumentar os níveis de segurança veicular.

São duas frentes principais: o incentivo aos fabricantes para que coloquem no mercado carros mais seguros, com um kit obrigatório básico de segurança veicular e a proposta ao governo de redução da carga tributária que incide sobre autopeças relativas à segurança.

Em 2007, foram publicados os resultados do primeiro teste de colisão, comparando o VW FOX vendido no Brasil a um comercializado na Europa. Apesar de o modelo europeu ter sido considerado “4 estrelas” na avaliação do Euro NCAP (em uma escala de até 5 estrelas), a versão brasileira obteve “1 ½ estrela” em relação a sua segurança. Isso significa que, provavelmente, o brasileiro morreria em uma colisão a 64 km/h, enquanto o europeu teria escoriações leves.

Em 2009, foi aprovada a obrigatoriedade de que, até 2014, todos os carros brasileiros saiam de fábrica com freios ABS e airbag, de modo a aumentar a segurança dos veículos. Para tanto, continuamos a defender a redução da carga tributária incidente sobre esses produtos.

Além disso, a PROTESTE tem sugerido:

- Instalação de encostos de bancos mais sólidos e resistentes à pressão para que o deslocamento de passageiros, mesmo com cintos de segurança, ou de bagagens, não coloque em risco a vida dos ocupantes;
- Realização de pesquisas de materiais (como chapas deformáveis e retrovisores menos rígidos) e condições de construção dos veículos, considerando também a segurança do pedestre;
- Realização rotineira de crash test de colisões frontais e laterais, para avaliar a segurança proporcionada a passageiros adultos e crianças, e também a pedestres, nessas situações;



- Informar o consumidor sobre os itens de segurança de cada modelo, para que ele tenha a possibilidade de fazer uma escolha consciente;
- Incentivo a ações de educação do comportamento dos motoristas e pedestres para redução do número de vítimas de acidentes;
- Implementação de melhorias da infraestrutura rodoviária para redução da frequência e da gravidade dos acidentes;
- Aperfeiçoamento da comunicação dos recalls para que se reduza o número de proprietários que deixam de levar os veículos para sanar os defeitos;
- Criação de programas de incentivo ao desenvolvimento de projetos e intervenções para melhoria da segurança;
- Estímulo da abordagem de custo-benefício social na avaliação das medidas dos programas de segurança;
- Dispensa do pagamento do seguro obrigatório para quem já tenha outro seguro que cubra danos a terceiros.

Como parte da campanha, em 2010, 2011 e 2012 foram realizados novos testes de colisão e os resultados indicaram que praticamente não houve esforços dos fabricantes para melhorar a segurança de motoristas e passageiros. Ou seja, os riscos de sérios danos físicos ou mesmo de morte continuam elevados em casos de colisão.

Nesse sentido, a PROTESTE tem apoiado o Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina (LATIN NCAP), a fim de garantir mais proteção aos usuários de veículos, reduzir o número de mortes e acidentes ao volante, estimular os fabricantes a produzir carros mais seguros e auxiliar na diminuição das despesas governamentais com a saúde.

É hora de o Brasil e a América Latina também terem um mercado automotivo mais seguro.

Direitos dos proprietários e condutores de veículos automotivos

Veja mais na cartilha de Direitos dos Condutores, que você pode baixar gratuitamente em <http://www.proteste.org.br/familia/nc/noticia/baixe-as-cartilhas-da-proteste>.





Compromisso com a vida

Fabricar um veículo é uma responsabilidade única. Automóveis, ônibus, caminhões, motos, e bicicletas são meios de transporte e, ao mesmo tempo, armas pesadas. Servem para transportar, ferir, matar e morrer.

Não é possível que carros dos mais caros do mundo, pelos impostos e pela ganância das empresas, sejam inseguros quando comparados a veículos europeus, norte-americanos, japoneses e sul-coreanos.

O governo, que parece onipresente na vida dos brasileiros, deveria ser mais exigente no que tange à produção de automóveis. É inconcebível que somente a partir de 2014 automóveis saiam de fábrica, obrigatoriamente, com airbag e freios ABS.

Motoristas, passageiros, pedestres, fabricantes, lojistas e governos devem reafirmar seu compromisso com a vida no trânsito. Chega de atropelamentos, acidentes, ferimentos e mortes!

PROTESTE a serviço do consumidor

A PROTESTE completou 11 anos em 2012, sempre a serviço do consumidor brasileiro. É a maior organização privada de defesa do consumidor da América Latina, com quase 300 mil associados.

Seus testes comparativos têm ajudado a acelerar mudanças em práticas produtivas e de vendas de produtos e serviços, aumentando a segurança e melhorando o custo-benefício nas relações de consumo.

Em março de 2002, foi lançada a revista PROTESTE, na qual são publicados testes de produtos e serviços. Na capa, destaque para os resultados do teste de colisão que avaliou minivans mais vendidas no País. Tomava impulso a campanha da entidade pela segurança veicular, com vários outros testes divulgados na publicação.

Segurança veicular que também foi tema do Seminário PROTESTE em 2006, um dos responsáveis pela obrigatoriedade de airbags e freios ABS nos veículos novos produzidos no Brasil, a partir de 2014.

Em abril de 2006, a associação intensificou esse apoio aos consumidores com uma nova publicação, a revista DINHEIRO & DIREITOS. Ela também apoia os proprietários e condutores de veículos, com matérias como a de junho de 2012, sobre financiamento de carro zero. Em agosto de 2011, já tratara da aquisição de veículos pelas pessoas com deficiência.

A mais nova publicação é a PROTESTE Saúde, que enfoca temas relevantes para saúde e qualidade de vida.

Mais recentemente, tem elaborado cartilhas de esclarecimento sobre temas de interesse do consumidor. Três delas tratam de temas vinculados ao transporte: de Direitos dos Passageiros; dos Condutores de Veículos e esta de Segurança Veicular.



www.proteste.org.br



Aqui tem dois **trunfos** preciosos para a **ESCOLHA CERTA** de compra e defesa **DIREITOS!**



11 exemplares por ano –
matérias que ajudarão você
a economizar milhares de
reais todos os anos.



6 exemplares por ano –
para defender os seus
direitos e saber como
proteger os seus bens.

Junto com estes 2 trunfos ainda existe uma oferta imperdível para você se associar à PROTESTE:
2 maravilhosos presentes de boas vindas e 80% de desconto na anuidade!
Ligue agora mesmo, descubra quais são esses presentes e associe-se ao maior movimento de consumidores da América Latina!

Estado de São Paulo: **(11) 4003-3906**
Rio de Janeiro e demais estados: **(21) 3906-3800**

Saiba mais sobre as revistas da PROTESTE: www.proteste.org.br