

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.806, DE 2007

(Apensados os PLs nºs 2.354, de 2007, 3.739, de 2008, 3.792, de 2008, 4.797, de 2009, 4.802, de 2009, e 4.851, de 2009)

Dispõe sobre equipamentos de segurança para veículos novos.

Autor: Deputado CLÁUDIO MAGRÃO

Relator: Deputado NELSON BORNIER

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei principal, de autoria do nobre Deputado Cláudio Magrão, tem o objetivo de tornar obrigatório, de acordo com um determinado cronograma, uma série de itens de segurança veicular.

Os itens de segurança relacionados no projeto são: terceira luz de freio, barras de proteção lateral, *air bag* duplo, encostos de cabeça ajustáveis, cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores, e freios ABS, com o seguinte cronograma de implantação:

- A partir da vigência da Lei – terceira luz de freio, barras de proteção lateral, *air bag* duplo (20% dos veículos);
- Um ano após a entrada da lei em vigor - cintos de segurança retráteis com pré-tensionadores, encosto de cabeça para todos os ocupantes, *air bag* duplo (30% dos veículos) e freios ABS (10% dos veículos);
- Dois anos após a entrada da lei em vigor - *air bag* duplo (50% dos veículos) e freios ABS (20% dos veículos);
- Três anos após a entrada da lei em vigor - *air bag* duplo (60% dos veículos) e freios ABS (30% dos veículos);

- Quatro anos após a entrada da lei em vigor - *air bag* duplo (70% dos veículos) e freios ABS (40% dos veículos);
- Cinco anos após a entrada da lei em vigor - *air bag* duplo (80% dos veículos) e freios ABS (50% dos veículos);
- Seis anos após a entrada da lei em vigor - *air bag* duplo (90% dos veículos) e freios ABS (60% dos veículos);
- Sete anos após a entrada da lei em vigor - *air bag* duplo (100% dos veículos) e freios ABS (70% dos veículos);
- Oito anos após a entrada da lei em vigor - freios ABS (90% dos veículos); e
- Nove anos após a entrada da lei em vigor - freios ABS (100% dos veículos).

Na justificção, o autor argumenta que a segurana dos indivduos no pode ficar inteiramente sujeita a “uma noção de economia de preços”. Afirma que a medida trará benefícios – redução de acidentes, de gastos hospitalares, de pessoas com sequelas, de atendimento policial – que ultrapassarão os custos diretos relacionados à incorporação dos itens de segurana aos veículos.

Com relação aos apensados, o PL nº 2.354, de 2007, do Dep. João Dado, estabelece a obrigatoriedade do sistema suplementar de retenção (*air bag*) e do sistema antitravamento das rodas (ABS). O PL nº 3.739, de 2008, do Dep. Bernardo Ariston, obriga o *air bag* e o condicionador de ar, a partir do segundo ano após a publicação da lei decorrente da proposição. O PL nº 3.792, de 2008, do Dep. Leonardo Vilela, também obriga equipar os veículos com freios ABS até o ano de 2015, de acordo com normas do CONTRAN. O sistema de freios ABS também é objeto do PL nº 4.797, de 2008, do Dr. Ubiali, que obriga a sua incorporação imediata aos novos projetos automotivos e à fabricação dos automóveis novos a partir de cinco anos após a regulamentação do CONTRAN. A obrigatoriedade dos Freios ABS motivou ainda o Dep. Pompeo de Mattos ao apresentar o PL nº 4.802, de 2009, determinando que 30% dos veículos fabricados no primeiro ano, 50% no terceiro ano e 100% no quinto ano após a vigência da Lei deverão ser fabricados com os freios ABS. O PL nº 4.851, de 2009, do Dep. Dimas Ramalho, por sua vez, tem a mesma redação do projeto principal, inclusive com relação ao cronograma de implantação proposto.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos, nesta comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Inicialmente, parabenizamos o Deputado Cláudio Magrão, autor do projeto principal, e os demais autores das propostas apensadas pela preocupação dos nobres Colegas com a segurança de dezenas de milhões de proprietários e usuários de veículos automotores em nosso País.

O art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – torna obrigatória a instalação de alguns equipamentos nos veículos, como cinto de segurança e encosto de cabeça. Deixa para o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, todavia, tanto o disciplinamento do uso desses equipamentos quanto o estabelecimento de novos itens. Dessa forma, desde a aprovação do CTB, em 1997, até o ano de 2008, não foi efetuada qualquer modificação em seu texto, no sentido de incorporar algum dispositivo ao rol de itens obrigatórios dos veículos. Essa tarefa foi delegada ao CONTRAN.

Entretanto, após vários anos de discussão, o Parlamento percebeu que por se tratar de matéria de extrema importância para a vida dos cidadãos brasileiros, não poderia mais se eximir da sua discussão, delegando ao CONTRAN toda a responsabilidade pela decisão de tornar obrigatória, em veículos novos, a instalação de equipamentos obrigatórios que previnam acidentes ou amenizem as suas consequências.

Desse modo, o Congresso Nacional aprovou, no início de 2009, o Projeto de Lei nº 1.825, de 2007, do Senador Eduardo Azeredo, que tornou obrigatória a incorporação do equipamento suplementar de retenção, mais conhecido com *air bag*, como item de série dos veículos automotores, transformado em seguida na Lei nº 11.910, de 2009. Essa obrigatoriedade foi regulamentada pelo CONTRAN por meio da Resolução nº 311, que definiu cronograma para a implantação da lei e estabeleceu o prazo final de 01 de janeiro de 2014, para que todos veículos novos comercializados no Brasil possuam o *air bag*.

Na mesma data em que regulamentou a exigência do *air bag*, o CONTRAN editou também a Resolução nº 312 tornando obrigatório o sistema antitravamento das rodas – ABS, que deverá ser implantado de forma

progressiva para os novos automóveis, até que, no mesmo prazo estabelecido para a instalação dos *air bag*, todos eles contem com o sistema ABS. Além disso, com a edição da Resolução nº 227, em 09 de janeiro de 2007, o CONTRAN já havia tornada obrigatória a instalação da terceira luz de freio (*brake light*) para os automóveis fabricados a partir de janeiro de 2009.

Diante desse quadro, resta a esta Comissão analisar a inclusão dos demais itens propostos como obrigatórios:

- encosto de cabeça para todos os ocupantes;
- condicionador de ar;
- barras de proteção lateral; e
- cintos de segurança retráteis com pré-tensionadores.

Com relação ao condicionador de ar, entendemos não se tratar de um equipamento que proporcione qualquer aumento da segurança de tráfego. Proporciona, isto sim, uma melhoria do conforto, pela diminuição da temperatura no ambiente interno do veículo. Dessa forma, não podemos concordar com a sua inclusão no CTB, já que os itens obrigatórios previstos no Código tem o objetivo de garantir a segurança dos ocupantes e não o seu conforto.

Quanto ao encosto de cabeça, é preciso esclarecer que o inciso III do art. 105 do Código de Trânsito já prevê a sua obrigatoriedade para todos os tipos de veículos automotores. Entretanto, em 1998, ao regulamentar a matéria por meio da Resolução nº 44, o CONTRAN não exigiu a instalação do encosto de cabeça nos bancos traseiros, para os veículos derivados de projetos já em execução, bem como facultou a sua instalação nos assentos centrais, para veículos derivados de novos projetos. Dessa forma, por entendermos que a evolução da tecnologia de fabricação de automóveis já permite a instalação dos encostos sem comprometer a visibilidade do condutor, somos favoráveis à sua inclusão como item obrigatório para todos os veículos, em todos os assentos, sem exceção.

Com relação aos demais itens, de uma maneira geral, quando se discute o mérito da obrigatoriedade de qualquer equipamento, a alegação contrária sempre levantada é que o mercado de veículos automotores não teria capacidade de absorver um aumento de custo derivado da incorporação dos itens de segurança à frota automobilística.

Em primeiro lugar, é preciso considerar que a expansão da produção ou da importação dos equipamentos tende a reduzir seu preço unitário, em função do ganho proporcionado pela economia de escala.

Além disso, parece-nos equivocado imaginar que aqueles consumidores dispostos a comprar um veículo novo, cujo preço mínimo hoje está acima de vinte mil reais, no caso dos automóveis, abandonem definitivamente essa pretensão por conta de um aumento decorrente da melhoria da segurança veicular. O mais provável é que essa compra seja postergada por algum tempo, até que o pretendente tenha condições de adquirir aquele bem à vista, ou que se amplie o prazo de financiamento para que a prestação caiba em seu orçamento.

É preciso considerar, também, que o aumento de produtividade da indústria, as boas práticas concorrenciais e a elevação do padrão de vida no País tenderão a neutralizar, em pouco tempo, o reflexo de tal incremento de custo no preço dos veículos, especialmente no caso dos “populares”.

Outro argumento contrário, utilizado quando esse assunto vem à discussão nesta Casa, é que a matéria compreende uma ampla dimensão técnica e por isso deve ser discutida nos fóruns apropriados. Concordamos que esses detalhamentos técnicos são importantes, mas não nos parece razoável cruzar os braços quando tantas vidas podem ser salvas por tecnologias que já estão consolidadas e disponíveis no mercado. É preciso dar o primeiro passo, mesmo sabendo que caberá ao CONTRAN definir as especificações técnicas e limitações de uso a serem aplicadas em cada caso.

Assim, por entendermos que a obrigatoriedade de instalação de barras de proteção lateral e de cintos de segurança retráteis com pré-tensionadores pode contribuir para a melhoria da segurança dos veículos automotores comercializados no Brasil, e que, do ponto de vista econômico, não existem obstáculos suficientes para impedir a sua implementação, somos favoráveis a incluí-los como itens obrigatórios.

Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, ressalvamos a forma como a proposição principal foi apresentada, ou seja, mediante um projeto de lei isolado, embora se trate de um assunto próprio do código de trânsito. Isso contraria o disposto na Lei Complementar nº 95/98, que trata da redação das normas legais. Por essa razão, estamos propondo um

substitutivo no qual fica mantida a idéia principal do autor, inserindo, porém, as alterações pretendidas no texto do CTB.

Diante do exposto, nosso voto é pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nºs 2.354, de 2007, 3.739, de 2008, 3.792, de 2008, 4.797, de 2009, e 4.802, de 2009, e pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, dos Projetos de Lei nºs 1.806, de 2007, e 4.851, de 2009, na forma do substitutivo que propomos em anexo.

Sala da Comissão, em de maio de 2009.

Deputado NELSON BORNIER
Relator