

PROJETO DE LEI Nº , DE 2017

(Do Sr. DANIEL VILELA)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre os veículos automotores semiautônomos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a utilização de veículos automotores semiautônomos.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 28.

Parágrafo único. No caso dos veículos semiautônomos, o nível de atenção do condutor deverá ser compatível e proporcional ao nível de automação do veículo, conforme regulamentação do Contran.” (NR)

“Art. 96.

II –

h) semiautônomo;

.....” (NR)

“Art. 102-A. O Contran regulamentará a utilização dos veículos automotores semiautônomos, estabelecendo, entre outros pontos:

I – os níveis de automação e os requisitos mínimos de segurança a serem exigidos para cada nível;

II – os critérios de operação do sistema para cada nível de automação;

III – os testes e ensaios necessários para a certificação do veículo;

IV – os procedimentos a serem adotados para investigação das causas de eventuais acidentes de trânsito que envolvam esses veículos.”

“Art. 105.

VIII – dispositivo inviolável destinado ao registro de velocidade, tempo e demais dados de deslocamento, de acionamento dos comandos e dos sistemas de automação dos veículos automotores (caixa preta), conforme regulamentação específica e cronograma de implantação definidos pelo Contran.

.....

§ 7º Em casos de acidentes de trânsito, quando solicitados pela autoridade policial responsável pela investigação da ocorrência, os dados registrados pelos dispositivos referidos no inciso VIII deverão ser disponibilizados pelos fabricantes de veículos automotores em formato decodificado, conforme especificações definidas pelo Contran.” (NR)

“Art. 136.

Parágrafo único. É vedado o uso de veículo automotor semiautônomo para a condução coletiva de escolares.” (NR)

“Art. 169.

Parágrafo único. No caso dos veículos semiautônomos, o nível de atenção do condutor poderá ser diminuído, desde que seja compatível e proporcional ao nível de automação do veículo.” (NR)

“Art. 252.

V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo, ou no caso dos veículos semiautônomos, desde que tal conduta seja compatível com o nível de automação do veículo;

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular, salvo no caso dos veículos semiautônomos, desde que tal conduta seja compatível com o nível de automação do veículo;

.....” (NR)

Art. 3º O Anexo I – Dos Conceitos e Definições da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição:

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar autonomamente todas suas funções básicas, sob determinadas circunstâncias de tráfego ou do ambiente, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante, caso o veículo determine que as circunstâncias que permitem sua autonomia não mais estejam presentes.

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) completa em 2017 duas décadas de existência. Grandes avanços foram promovidos em relação ao código anterior. De lá para cá, tanto o texto legal, publicado em 23 de setembro de 1997, quanto as normas regulamentadoras editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sofreram várias alterações. Algumas dessas modificações tiveram o propósito de atualizar as normas no tocante à evolução tecnológica dos veículos, dos respectivos dispositivos de segurança e dos instrumentos de fiscalização.

Nesse bojo, podemos citar: o equipamento suplementar de retenção (*Airbag*); o sistema de freio antitravamento (*Antilock brake system* – freio ABS); dispositivos medidores e controladores de velocidade (radares e “pardais”); etilômetro (“bafômetro”); bicicletas elétricas; etc.

Algumas outras inovações tecnológicas relacionadas aos veículos automotores, ainda que não tenham sido incorporados ao CTB ou ao rol de resoluções do Contran, já fazem parte dos itens de série de diversos modelos de automóveis, ônibus, caminhões e motocicletas. É o caso dos sistemas de ar condicionado, das centrais multimídia, dos sensores e das câmeras de marcha à ré e, também, dos sistemas de automação, entre outros.

Apesar de não serem obrigatórios, a legislação não impede nem limita seu uso, com exceção dos sistemas de automação.

Considerados tecnologia de ponta, esses sistemas permitem o controle de funções básicas de um veículo automotor, como direção, aceleração e frenagem, configurados em níveis de automação que variam conforme a necessidade ou não da participação direta do condutor na operação do veículo. Por exemplo, mantém constante a velocidade de deslocamento, controlam a estabilidade do veículo, efetuam manobras de estacionamento, aplicam máxima frenagem em situações de emergência e chegam até ao ponto de dirigirem sozinhos.

Parece ficção, mas é real. Já existem modelos fabricados com essa tecnologia. Testes estão sendo realizados e alguns países já admitem a circulação de veículos semiautônomos (aqueles em que a presença do condutor ainda é necessária) e até mesmo de veículos autônomos (aqueles que prescindem do motorista). Exatamente nesse ponto, a legislação brasileira colide com a utilização dos veículos dotados de certos sistemas de automação.

Primeiramente, o CTB não faz qualquer alusão a sistemas de automação ou a veículos autônomos ou semiautônomos. Isso já demonstra certa defasagem da norma com a realidade tecnológica dos veículos atualmente fabricados ou montados no Brasil. Além disso, quando tipifica como infração de trânsito dirigir com apenas uma das mãos, salvo para fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo ou acionar equipamentos e acessórios do veículo, e dirigir utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular (art. 252, incisos V e VI), o Código não considera a exceção para o caso dos veículos automatizados. Mais uma vez, a norma parou no tempo nesse quesito.

Um dos principais benefícios da automação é permitir que o condutor possa, com segurança, realizar outras atividades enquanto “dirige” seu veículo. Ora, de que adianta então dispor de um veículo moderno, dotado de tecnologia que controla automaticamente – e com segurança, é bom frisar – funções básicas como direção, aceleração e frenagem, permitindo que esse mesmo condutor desvie a atenção para seu telefone celular ou para uma

notícia no jornal, se, ao fazê-lo, cometerá infração de trânsito? É preciso que o CTB se adeque à evolução tecnológica.

Interessante ressaltar outro importante aspecto dos veículos automatizados: a segurança. Os sistemas de automação são consideravelmente mais eficientes que o homem. Pesquisas revelam que o fator humano chega a ser responsável por mais de noventa por cento dos acidentes de trânsito. Aí estão incluídos a falta de atenção, a reação tardia, a imprudência, o excesso de velocidade, a negligência e a imperícia por parte do condutor. Quando quem dirige é uma máquina, devidamente programada para respeitar os limites de velocidade, dotada de sensores e circuitos eletrônicos capazes de perceber o perigo à frente e acionar automaticamente o sistema de freios, entre outras funcionalidades, o risco de acidente cai a índices próximos a zero.

Por outro lado, também convém considerar que a falha mecânica pode existir. O sensor pode estar avariado, algum componente eletrônico pode não estar funcionando como deveria e tudo isso pode pôr em risco a vida de outrem.

Nesse sentido, apresentamos o presente projeto de lei, com o intuito de dar o pontapé inicial a respeito do assunto, que ainda tem muito a avançar e evoluir. É forçoso que este Congresso Nacional acolha os benefícios tecnológicos na legislação de trânsito.

Em um primeiro momento, propomos a previsão legal apenas dos veículos semiautônomos, ou seja, aqueles em que ainda se faz necessária a presença do condutor de prontidão ao volante. Afinal, a falha mecânica também pode existir. Ou seja, o sensor pode estar avariado, algum componente eletrônico pode não estar funcionando como deveria e isso seria um risco aos ocupantes do veículo ou a terceiros. Nessa situação, o condutor estaria ao volante para tomar o controle do veículo.

A medida estabelece, ainda, que o Contran definirá os níveis de automação e os critérios a serem exigidos para a fabricação e para a utilização dos veículos. Por fim, de modo a viabilizar o usufruto dos benefícios

de um veículo semiautônomo, a proposta prevê a exceção para a tipificação da infração de trânsito disposta nos incisos V e VI do art. 252 do CTB.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nobres Pares, certos de que a medida visa a atualização do CTB em face do avanço tecnológico.

Sala das Sessões, em de de 2017.

Deputado DANIEL VILELA