



ORDINÁRIA

CÂMARA DOS DEPUTADOS
(DO SR. JÚLIO REDECKER)

DESPACHADO

ASSUNTO:

Cria o Programa de Segurança Veicular- PROSEGVE, e dá outras providências.

DESPACHO: 14.12.95: ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, IND. E COMÉRCIO; DE VIACÃO E TRANSPORTES;
E DE CONST. E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II

AO ARQUIVO em 22 de JANEIRO de 19 96

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

PROJETO N.º 1.388 DE 19 95



CAM

CÂMARA DOS DEPUTADOS
PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995
(DO SR. JÚLIO REDECKER)



Cria o Programa de Segurança Veicular-PROSEGVE, e dá outras providências.

ORDINÁ

(ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

GER 3.21.01.007-8 (DEZ/94)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica criado o PROSEGVE - Programa de Segurança Veicular, destinado a dotar os veículos comercializados no País de equipamentos que tenham por finalidade evitar a ocorrência de acidentes ou minimizar os efeitos destes sobre os ocupantes dos veículos e os pedestres.

Art. 2º. O PROSEGVE será desenvolvido no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN que, no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contado da data de publicação desta lei, deverá expedir resoluções no sentido:

I - de tornar obrigatória a instalação dos seguintes equipamentos nos veículos fabricados ou montados no País:

- a) bolsas de ar automaticamente infláveis, denominadas *air bags*;
- b) terceira luz de freio, denominada *brake light*;
- c) cinto de segurança de três pontos, no banco traseiro;
- d) barra lateral de reforço nas portas;
- e) suporte de proteção ajustável, nos bancos, para a cabeça dos

ocupantes;



II - de definir normas de segurança relativas:

- a) à fixação de bancos em ônibus;
- b) ao transporte de crianças;
- c) à ancoragem de bancos;
- d) ao fechamento de portas de ônibus;
- e) à integridade do veículo em caso de capotamento;
- f) à estrutura do habitáculo ou cabine de passageiro.

III - de adequar estrutura e posicionamento de pára-choques de forma tal que não se constituam em elemento de grande periculosidade para pedestres e veículos leves, em caso de acidente.

IV - de reformular o atual sistema de inspeção veicular, de modo a que todos os veículos sejam submetidos, anualmente, a uma rigorosa vistoria dos órgãos de trânsito ou estabelecimentos credenciados.

Parágrafo único. As resoluções deverão definir prazos não inferiores a 1 (um) ano e não superiores a 10 (dez) anos para que fabricantes e montadores de veículos se adequem aos objetivos do PROSEGVE.

Art. 3º. As mesmas condições de segurança exigidas para os veículos de fabricação nacional, por força do PROSEGVE, deverão ser exigidas para os veículos importados.

Art. 4º. Cumprir-se-á o disposto nesta lei sem prejuízo do que estabelece o art. 37, §2º, da Lei nº 5.108, de 1966 - Código Nacional de Trânsito.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os dados estatísticos referentes a acidentes de trânsito no Brasil são alarmantes. Apenas em 1993, 22.393 pessoas vieram a falecer em razão de colisões e



CÂMARA DOS DEPUTADOS



atropelamentos, número que não leva em consideração as mortes ocorridas já nos hospitais em virtude de complicações derivadas desses infortúnios.

Paulatinamente, a sociedade se dá conta de que tal estado de insegurança no trânsito é inaceitável. Hoje, qualquer um sabe que mesmo países com frota de veículos superiores à brasileira não apresentam tal nível de barbárie nas vias públicas.

Esse sentimento de inconformidade, todavia, precisa se traduzir em ações concretas.

Primeiro, há que se empenhar na formação e na conscientização do condutor, posto que é ele o principal agente responsável pelo acontecimento de acidentes automobilísticos.

Segundo, deve-se aprimorar a legislação e a fiscalização de trânsito no intuito de se ver reprimida as atitudes inconvenientes de motoristas e pedestres.

Terceiro, é necessário se imprimir um ritmo mais veloz de adequação dos veículos nacionais às condições de segurança presentes na maioria dos veículos que circulam em países onde o trânsito é tratado como questão prioritária.

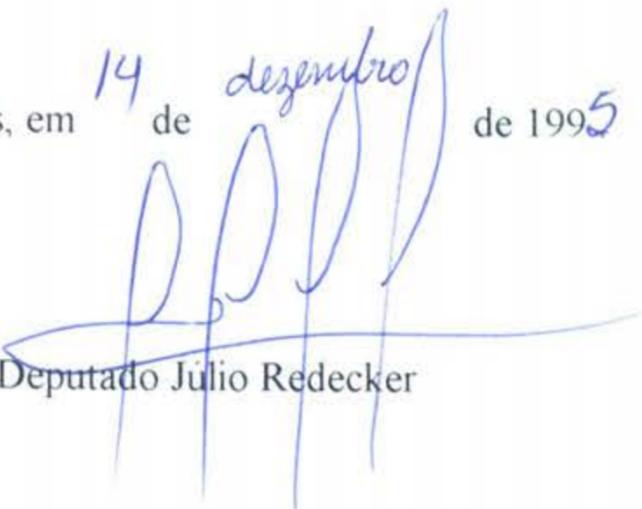
Cumprir esse último objetivo é a finalidade do projeto de lei que ora submetemos à avaliação da Câmara dos Deputados.

Entendemos que a indústria automobilística nacional se encontra plenamente capacitada a assumir o compromisso de elevar as condições de segurança dos veículos por ela fabricados. Não o fará, todavia, se obrigação legal nesse sentido não for imposta, já que diversas medidas implicam em elevação do custo final do automotor.

Muito mais importante que o valor do veículo, entretanto, é a segurança que ele proporciona a seus usuários. Uma vida não tem preço.

Dessa forma, contamos com a colaboração de nossos Pares para a adoção do PROSEGVE.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 1995


Deputado Júlio Redecker



LEI N. 5.108, DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

Institui o Código Nacional de Trânsito.

CAPITULO VI

DOS VEÍCULOS

Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

- Artigo com redação dada pelo Decreto-lei n. 237, de 28-2-1967.
- V. arts. 77, 89 e Anexo I do RCNT. V. Resoluções ns. 562/80, 572/81, 583/81, 612/83, 631/84 e 617/85. V. art. 14, §§ 1.º e 2.º, do CNT. V. Decreto n. 86.714, de 10-12-1981 (Convenção sobre Trânsito Viário). V. nota ao art. 74 do CNT.

Art. 36. Só poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e cujas dimensões atenderem aos limites estabelecidos pela autoridade competente.

- V. arts. 77 a 84, 189, §§ 1.º e 2.º, e 239 a 241 do RCNT. V. Resoluções ns. 597/82, 603/82, 628/84 e 631/84. V. art. 14, §§ 1.º e 2.º, do CNT.

Art. 37. Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste Código e do seu Regulamento.

§ 1.º Além da vistoria, que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras a critério da autoridade de trânsito.

§ 2.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

- § 2.º com redação dada pelo Decreto-lei n. 237, de 28-2-1967.
- V. Resolução n. 767/93.

§ 3.º O equipamento de motocicletas, motonetas, ciclomotores, motofurções, tratores, microtratores, cavalos-mecânicos, reboques, carretas e seus similares, além dos veículos mencionados no art. 63, será estipulado pelo Regulamento deste Código.

§ 4.º Os demais veículos, de propulsão humana ou tração animal, deverão ser dotados, dentre outros que venham a ser exigidos em lei ou regulamento, dos seguintes equipamentos:

a) freios;

b) luz branca dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos nas mesmas cores.

§ 5.º (Revogado pelo art. 6.º do Dec.-lei n. 237, de 28-2-1967.)

Proposição: PL. 1388/95 ✓
Data Apresentação: 14/12/95

Autor: JULIO REDECKER - PPB / RS

· Ementa: Projeto de lei que cria o Programa de Segurança Veicular -
PROSEGVE - e dá outras providências.

· Despacho: As Comissoes: Art. 24,II
Economia, Industria e Comercio
Viacao e Transportes
Const. e Justica e de Redacao(Art.54,RI)



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.388/95

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 13/05/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1996

Anamélia R. C. de Araújo
ANAMÉLIA RIBEIRO CORREIA DE ARAÚJO
Secretária



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO



PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995

Cria o Programa de Segurança Veicular - PROSEGVE, e dá outras providências.

Autor: Deputado Júlio Redecker

Relator: Deputado Herculano Anghinetti

I - RELATÓRIO

A proposição em análise, do ilustre Deputado Júlio Redecker, cria, no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, o Programa de Segurança Veicular (PROSEGVE), destinado a dotar os veículos comercializados no país de equipamentos de segurança automotiva necessários para diminuição na ocorrência de acidentes e para minimização dos efeitos dos mesmos sobre os ocupantes dos veículos sinistrados.

Fazendo uso da competência legal do CONTRAN para o estabelecimento dos equipamentos obrigatórios dos veículos, o PROSEGVE consistirá na expedição de resoluções pelo Conselho - dentro de, no máximo, um ano, contados da transformação da Proposta em lei -, tornando obrigatório, em prazo de um a dez anos, o uso veicular de uma série de equipamentos de segurança já consagrados pela experiência internacional como eficientes na diminuição dos acidentes e de seus efeitos, bem como regulando a adequação, com vistas à segurança automotiva, de equipamentos e procedimentos de maior sensibilidade na questão dos acidentes, tais como a fixação de bancos em ônibus e a estrutura da cabine de passageiro.



Deve ainda o CONTRAN reformular o sistema de inspeção veicular, determinando a realização de rigorosa verificação anual dos equipamentos de segurança, quando da vistoria anual pelos órgãos de trânsito, sendo ainda exigidas dos veículos importados as mesmas condições dos veículos de fabricação nacional.

Justifica o Autor lembrando que, apenas em 1993, 22.393 pessoas vieram a falecer em razões de acidentes automobilísticos - não contadas as mortes posteriores em hospitais, igualmente atribuíveis a tais acidentes -, e que urge, por conseguinte, imprimir um ritmo mais veloz na adequação dos veículos nacionais às condições internacionalmente tomadas como aceitáveis na matéria.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Nunca é demasiado reforçar a gravidade do problema do número de acidentes e de vítimas de sinistros automobilísticos no Brasil, sabidamente entre os maiores do mundo, situação que muito envergonha a todos os brasileiros.

Todavia, é também preciso ter em mente - em particular ao surgir tal assunto em pauta em Comissão Congressual com as atribuições regimentais que detém a Comissão de Economia, Indústria e Comércio da Câmara dos Deputados - que este acúmulo de sinistros, sem embargo do intangível em termos de sofrimento humano que provoca, representa um custo considerável sobre os orçamentos públicos e privados do país, acrescentando gastos para a reposição de material e treinamento de mão-de-obra, sem falar nos gastos hospitalares e com outros itens de saúde pública.

Em suma, é necessário firmar que a melhoria das estatísticas de acidentes automobilísticos é também um problema de ordem econômica, servindo, nesta era de globalização, para redução do chamado "custo Brasil" e logrando, por consequência, a melhoria da competitividade sistêmica do país.

A diversas causas pode ser atribuído o quadro negativo vivido no país quanto aos sinistros de trânsito, desde ao lamentável estado de nossas ruas e estradas,

DN



CÂMARA DOS DEPUTADOS



3

à falta de educação e conscientização dos nossos condutores. Uma parcela respeitável de tal culpa, entretanto, deve ser assumida pela falta de equipamentos e procedimentos mais rígidos de segurança veicular.

De fato, o nível exigido de segurança em nossos veículos está muito longe do estado das artes de tal matéria na comunidade internacional. Equipamentos já há muito obrigatórios em outros países - como, por exemplo, os *air bags* e a barra lateral de reforço nas portas -, não constam dentre os itens compulsórios para os veículos no país, e, quando existem, no mais das vezes em veículos importados, não têm as regulagens exigidas para as características específicas de nosso trânsito.

Ora, a presente iniciativa, da lavra do ilustre Deputado Júlio Redecker, busca exatamente, de forma bem colocada, atacar esta questão da desatualização de nossos equipamentos veiculares, determinando parâmetros ao CONTRAN para que este, no exercício de suas atribuições legais, apresse o ritmo da adequação dos nossos veículos às condições de segurança mais modernas e efetivas na proteção a condutores e passageiros.

Dentro do clássico tripé que deve obedecer uma política de trânsito bem sucedida - educação, engenharia e exigência legal -, cuida a Proposição em foco de reforçar a exigibilidade legal dos equipamentos e procedimentos mais adequados para a proteção das vidas humanas, sem o que quedariam sem dúvida menos efetivas outras providências, igualmente necessárias, por acaso tomadas nos campos da educação para o trânsito e do estímulo para incorporação industrial dos necessários itens de segurança veicular. A esse respeito, não há como não mencionar a existência, em tramitação na Casa, do Projeto de Lei nº 1.387/95 - também de autoria do Deputado Júlio Redecker e igualmente por nós relatado nesta Comissão -, o qual cuida das outras duas faces da questão da segurança automotiva, fechando uma proposta completa e coerente de reformulação do problema no país.

Cabe mencionar, por fim, ter, a nosso juízo, o Projeto em tela, obedecido à melhor arquitetura legal possível para a questão da exigibilidade dos equipamentos veiculares, pois, a um só tempo, determinou em lei parâmetros em termos de itens a serem enfrentados e prazos máximos a serem obedecidos, sem, contudo, alterar de qualquer forma a competência do CONTRAN, órgão melhor aparelhado, em termos de capacitação técnica e conhecimento dos problemas concretos, para a regulação em espécie da matéria.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

4

Em conclusão, dadas as razões acima expostas votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.388, de 1995.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 1996.


Deputado Herculano Anghinetti
Relator

604477.00.105



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO



PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Economia, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, APROVOU, unanimemente, o Projeto de Lei nº 1.388/95, nos termos do parecer do Relator, Deputado Herculano Anghinetti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Priante, Presidente, Elton Rohnelt, Vice-Presidente, Antonio Balhmann, Antônio do Valle, Cunha Lima, Dilso Sperafico, Francisco Horta, João Fassarella, João Pizzolatti, José Machado, Júlio Redecker, Lima Netto, Luiz Braga, Luiz Fernando, Renato Johnsson, Ricardo Heraclio, Rubem Medina, Salomão Cruz, Vittorio Medioli, Antonio Feijão, Marcelo Teixeira e Max Rosenmann.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 1996

Deputado **JOSÉ PRIANTE**

Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**PROJETO DE LEI Nº 1.388-A, de 1995
(DO SR. JÚLIO REDECKER)**

Cria o Programa de Segurança Veicular - PROSEGVE, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Na Comissão de Economia, Indústria e Comércio:
 - termo de recebimento de emendas
 - parecer do Relator
 - parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE ECONOMIA,

Publique-se. Em 11/03/97
INDÚSTRIA E COMÉRCIO Presidente

Ofício-Pres. nº 199/96

Brasília, 10 de dezembro de 1996

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência, em cumprimento ao disposto no art. 58 do Regimento Interno, a apreciação, por este Órgão Técnico, do Projeto de Lei nº 1.388, de 1995.

Solicito a Vossa Excelência autorizar a publicação do referido projeto e do parecer a ele oferecido.


Deputado **JOSÉ PRIANTE**
Presidente


A Sua Excelência o Senhor
Deputado **LUÍS EDUARDO**
DD. Presidente da Câmara dos Deputados
Nesta

Caixa: 69

Lote: 74
PL N° 1388/1995

14

SECRETARIA DE ECONOMIA

Recebido

Orgão: *Prud* n.º *706*

Data: *10/03/97* Hora: *10.15*

Ass: *DF* Pontos: *5000*

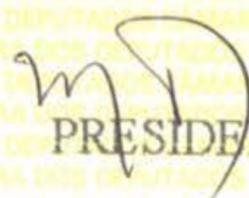


CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

DEFIRO, PUBLIQUE-SE.

Em 13 / 11 / 197


PRESIDENTE

Of. P-161/97

Brasília, 6 de novembro de 1997

Senhor Presidente,

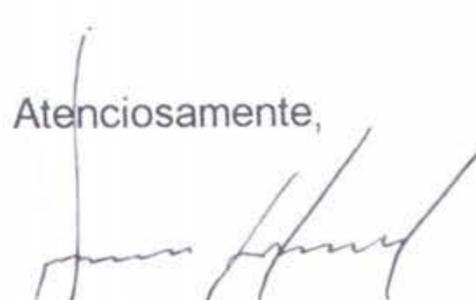
Solicito a V. Exa. a reconstituição, por se encontrarem extraviadas, das seguintes proposições:

PROJETO DE LEI Nº 1.388-A/95 - do Sr. Júlio Redecker - que "cria o Programa de Segurança Veicular - PROSEGVE, e dá outras providências"

PROJETO DE LEI Nº 2.066/96 - do Sr. Elias Murad - que "torna obrigatório o Seguro contra Terceiros para veículos com mais de 15 anos de fabricação"

PROJETO DE LEI Nº 2.916/97 - do Sr. Rogério Silva - que "dispõe sobre a comercialização de veículos não-poluentes".

Atenciosamente,


Deputado **JOÃO HENRIQUE**
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado MICHEL TEMER
Presidente da Câmara dos Deputados

Lote: 74 Caixa: 69

PL N° 1388/1995

15

Destino:		
Origem:	Residência	4454/97
Data:	07/11/97	10:24
Ass.:	Angela	3219-1



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.388-A/95

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 17/03/97, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao Projeto.

Sala da Comissão, em 25 de março de 1997.


Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.388 - A, DE 1995

Cria o Programa de Segurança Veicular - PROSEGVE, e dá outras providências.

Autor: Deputado JÚLIO REDECKER

Relator: Deputado CARLOS NELSON

I - RELATÓRIO

Sob exame desta Comissão encontra-se o Projeto de Lei nº 1.388, de 1995, iniciativa proposta pelo Deputado Júlio Redecker.

Pretende, a propositura em consideração, criar o Programa de Segurança Veicular - PROSEGVE, cujo objetivo é dotar os veículos comercializados no País de equipamentos que possam evitar a ocorrência de acidentes ou minimizar os efeitos destes sobre ocupantes dos automotores e pedestres.

O projeto incumbe o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN de desenvolver referido programa, que consiste na expedição de resoluções destinadas a: (i) tornar obrigatória a instalação de diversos equipamentos nos veículos fabricados ou montados no país - airbag, cinto de segurança de três pontos no banco traseiro, brake light, barra lateral de reforço nas portas e suporte ajustável de proteção, nos bancos, para a cabeça dos ocupantes; (ii) definir normas de segurança relativas a alguns itens e procedimentos relacionados aos automotores - fixação de bancos em ônibus, transporte de crianças, ancoragem de bancos, fechamento de portas de ônibus, integridade do veículo em caso de capotamento e estrutura do habitáculo ou cabine de passageiro; (iii) adequar estrutura e posicionamento de pára-choques a fim de que não constituam elemento de grande periculosidade para pedestres e veículos leves, em caso de acidente e; (iv)



CÂMARA DOS DEPUTADOS



reformular o atual sistema de inspeção veicular, de sorte que todos os veículos sejam submetidos, anualmente, a uma rigorosa vistoria dos órgãos de trânsito.

Estabelece ainda, a proposição, que o CONTRAN disporá de um ano para publicar todas as resoluções, as quais deverão definir prazos não inferiores a um ano e não superiores a dez anos para que fabricantes e montadores de veículo se adequem aos objetivos do PROSEGVE.

Em sua justificção, o insigne autor lembra o elevado número de mortes ocorridas por acidentes de trânsito no Brasil, fato que vem merecendo repúdio cada vez maior da sociedade. Alega, contudo, que tal sentimento de inconformidade precisa se traduzir em ações efetivas, entre as quais relaciona o aprimoramento da formação do condutor e da legislação de trânsito, o aumento da fiscalização e, por fim, a adequação dos veículos nacionais às condições de segurança já existentes nas frotas de veículos de países onde o trânsito é tratado como questão prioritária. Para o cumprimento deste último objetivo, afirma, é que propõe a iniciativa em causa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Causa-nos sempre algum incômodo quando projetos dessa natureza - voltados à fixação de novos itens obrigatórios para os veículos - são trazidos ao debate nesta Comissão. A princípio, se o legislador federal determinou que cumpre ao Conselho Nacional de Trânsito estipular os equipamentos obrigatórios dos veículos, não caberia a esta Casa, agora, expedir normas específicas sobre a matéria, ou se estaria, salvo melhor juízo, pondo em dúvida a capacidade de discernimento do Conselho, supostamente incapaz de, por moto próprio - como ordena a lei -, impor a instalação de equipamentos considerados essenciais para a segurança veicular.

Entrementes, julgamos que seria grave omissão deste Poder abdicar da iniciativa legislativa que lhe é constitucionalmente atribuída quando verificada a possibilidade efetiva de contribuir para o equacionamento de questão tão grave como o elevado número vítimas de acidentes de trânsito no País.

Assim, sem pretender desmerecer da competência legal do CONTRAN, parece-nos que a intenção do ilustre autor foi apontar a este Conselho



CÂMARA DOS DEPUTADOS



prioridades, aspectos relacionados à segurança veicular que necessitam ser objeto de norma legal com alguma brevidade.

Não tratou, o nobre Deputado Júlio Redecker, de regulamentar o emprego dos equipamentos obrigatórios que propõe, como sói acontecer em proposições semelhantes, mas, antes, de fincar parâmetros dentro dos quais deverá exercer sua competência o órgão responsável do Poder Executivo.

Com essa arquitetura legal, que acaba por garantir a necessária ingerência do corpo técnico especializado, entendemos que o projeto evolui em relação a proposições com objetivos similares, aqui usualmente analisadas.

Isto posto, importante que examinemos mais detidamente os aspectos específicos da iniciativa.

No que tange aos equipamentos propostos, nenhuma ressalva fazemos à terceira luz de freio, aos cintos de segurança de três pontos no banco traseiro, à barra lateral de reforço nas portas, aos air-bags e aos suportes de proteção ajustáveis, nos bancos, para a cabeça dos ocupantes, até porque são itens cuja introdução nos automóveis já se dissemina. Todavia, sobre esses dois últimos, é preciso que se faça alguns esclarecimentos.

As bolsas de ar automaticamente infláveis, os airbags, parecem-nos equipamento de comprovada utilidade, a despeito de acontecimentos fortuitos, como a ocorrência de morte de crianças imprudentemente colocadas no banco dianteiro, atingidas letalmente quando expelida a bolsa de ar, e o acionamento involuntário do mecanismo, devido a impactos violentos do veículo contra obstáculos existentes nas péssimas vias brasileiras, como buracos e quebra-molas irregulares. Tanto são raríssimos esses acontecimentos que é cada vez maior o interesse do mercado consumidor em adquirir veículos com esse item de segurança, desejo que não tem passado despercebido pelas montadoras nacionais. Também são, os encostos para cabeça, precaução de comprovada utilidade, capazes de evitar, no caso de impactos frontais, graves danos à coluna cervical, gerados na colisão do ocupante do veículo com o encosto de seu banco. Não por acaso, portanto, vê-se que os fabricantes estão colocando esse equipamento na maioria dos carros.

Todavia, mesmo sabendo da importância desses itens de segurança, não podemos desprezar as novas determinações impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro, que contemplam a obrigatoriedade dos citados equipamentos. Estaríamos sendo redundantes, pois, se acatassemos a exigência imposta, nesse particular, pelo projeto, mesmo tendo conhecimento de que houve veto presidencial em relação à obrigatoriedade dos airbags, já que tal veto ainda está pendente de apreciação pelo Congresso.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Já no inciso concernente à edição de normas de segurança, algumas supressões precisam ser feitas. A primeira delas é a da alínea *a*, vez que a fixação de bancos em ônibus foi regulamentada pela Resolução CONTRAN nº 811, de 1996, posterior, portanto, à data de apresentação do projeto. A segunda, da alínea *c*, dado que a ancoragem de bancos dos automóveis é matéria regulamentada pela Resolução CONTRAN nº 463, de 1973. Já tendo se referido aos bancos de ônibus, parece-nos que a intenção do autor, aqui, seria prever normas de segurança aplicáveis aos veículos de passeio. Na ausência de maiores explicações, é o que tomamos como verdade, forçando-nos, pois, a recusar dito dispositivo.

Relativamente ao transporte de crianças, aspecto mencionado na alínea *b*, não nos parece claro se está se falando do transporte escolar (ônibus e vans) ou do transporte de crianças nos próprios automóveis de passeio, como seria o caso das cadeiras para bebês, acopladas ao banco traseiro. Na dúvida, abrigamos a última possibilidade, vez que para o transporte escolar foram estabelecidos parâmetros bastante rígidos pelo novo Código de Trânsito Brasileiro.

Mais adiante, no inciso III do art. 2º, outra vez nos deparamos com assunto já regulamentado (estrutura e posicionamento de pára-choques), vide Resolução CONTRAN nº 805, de 1995. Certamente, à época da apresentação do projeto, não havia o Conselho ainda expedido referido diploma legal, que agora vem frustrar essa proposta específica do ilustre autor. De toda sorte, não acreditamos que a mencionada resolução tenha oferecido adequado tratamento ao problema da ineficiência dos pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, que continuam expondo a sérios riscos (principalmente decapitação) os ocupantes dos lugares dianteiros dos automóveis que eventualmente venham contra eles se chocar. Propomos, então, que se indique ao CONTRAN a necessidade de se reformular tal norma, de maneira que se torne virtualmente impossível a ocorrência do efeito guilhotina, causado pela excessiva extensão em balanço da carroceria dos veículos de maior porte e pela precariedade de seus pára-choques.

Passando ao inciso IV, novamente verificamos a existência de norma a respeito da matéria, editada, também nos parece, pouquíssimo tempo após apresentada a propositura em análise. Trata-se da Resolução CONTRAN nº 809, de 1995, que dispõe sobre as vistorias obrigatórias (de maneira adequada, diga-se). Necessária aqui, pois, outra supressão. Diga-se, a propósito, que o novo Código de Trânsito Brasileiro também veio dar diretrizes a essa matéria, tornando-a pacífica, por completo.

Finalmente, quanto aos prazos estabelecidos para a entrada em vigor das novas normas, julgamos que estes foram sugeridos de forma muito elástica. Um período de dez anos é demasiado tempo para que se implemente a adoção de quaisquer dos equipamentos ou procedimentos de fabricação que tenham sido aqui tratados.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Estamos, assim, reduzindo à metade o maior prazo previsto, período durante o qual serão perfeitamente exequíveis todos os objetivos do PROSEGVE.

Ante o exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.388-A, de 1995, na forma do substitutivo em anexo.**

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 1997.


Deputado Carlos Nelson
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 1.388-A, DE 1995

Cria o PROSEGVE - Programa de Segurança Veicular, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica criado o PROSEGVE - Programa de Segurança Veicular, destinado a dotar os veículos comercializados no País de equipamentos que tenham por finalidade evitar a ocorrência de acidentes ou minimizar os efeitos destes sobre os ocupantes dos veículos e os pedestres.

Art. 2º. O PROSEGVE será desenvolvido no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN que, no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contado da data de publicação desta lei, deverá expedir resoluções no sentido:

I - de tornar obrigatória a instalação dos seguintes equipamentos nos automóveis em fabricação ou montagem no País:

- a) terceira luz de freio, denominada *brake light*;
- b) cinto de segurança de três pontos, no banco traseiro;
- c) barra lateral de reforço nas portas;

II - de definir normas de segurança relativas:

- a) ao transporte de crianças em automóveis de passeio;
- b) ao fechamento de portas de ônibus;
- e) à integridade dos veículos em caso de capotamento;
- f) à estrutura dos habitáculos ou cabines de passageiro.



III - de reformular a norma existente sobre estrutura e posicionamento de pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, de forma tal que seja inteiramente preservado, no caso de colisões, o habitáculo dos automóveis.

IV - de tornar obrigatória a adoção, nos automóveis, de chassis que sejam capazes de se deformarem progressivamente, em caso de colisões.

Parágrafo único. As resoluções deverão definir prazos não inferiores a 1 (um) ano e não superiores a 5 (cinco) anos para que fabricantes, montadores e, quando assim exigir o CONTRAN, proprietários de veículos se adequem aos objetivos do PROSEGVE.

Art. 3º. As mesmas condições de segurança exigidas para os veículos de fabricação nacional, por força do PROSEGVE, deverão ser exigidas para os veículos importados.

Art. 4º. Cumprir-se-á o disposto nesta lei sem prejuízo do que estabelece o art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

708401.065



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.388-A/95

Nos termos do art. 119, *caput*, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 20/11/97, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 1º de dezembro de 1997

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 1.388-B, DE 1995

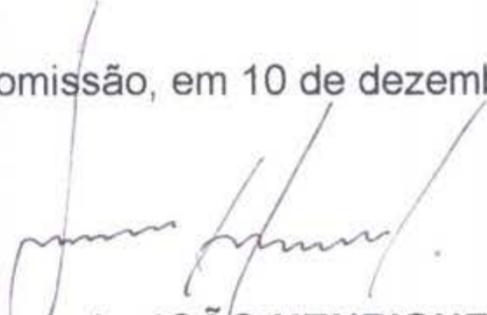
III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 1.388-A/95, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

João Henrique - Presidente, Leônidas Cristino - Vice-Presidente, Barbosa Neto, Lael Varella, Oscar Andrade, Oscar Goldoni, Paulo Gouvêa, Sérgio Barcellos, Mário Martins, Mauro Lopes, Ronaldo Perim, Marcus Vicente, Mário Negromonte, Pedro Henry, Roberto Rocha, Chico da Princesa, João Cóser, Lindberg Farias, Telma de Souza, Dolores Nunes, Felipe Mendes, Osvaldo Reis, Duílio Pisaneschi, Philemon Rodrigues, José Egydio, De Velasco, João Magalhães, Roberto Paulino e Francisco Silva.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 1997


Deputado **JOÃO HENRIQUE**
Presidente


Deputado **CARLOS NELSON**
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 1.388-B, DE 1995

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Cria o PROSEGVE - Programa de Segurança Veicular, e dá outras providências".

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Fica criado o PROSEGVE - Programa de Segurança Veicular, destinado a dotar os veículos comercializados no País de equipamentos que tenham por finalidade evitar a ocorrência de acidentes ou minimizar os efeitos destes sobre os ocupantes dos veículos e os pedestres.

Art. 2º. O PROSEGVE será desenvolvido no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN que, no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da data de publicação desta lei, deverá expedir resoluções no sentido:

I - de tornar obrigatória a instalação dos seguintes equipamentos nos automóveis em fabricação ou montagem no País:

- a) - terceira luz de freio, denominada *brake light*;
- b) - cinto de segurança de três pontos, no banco traseiro;
- c) - barra lateral de reforço nas portas.

II - de definir normas de segurança relativas:

- a) - ao transporte de crianças em automóveis de passeio;
- b) - ao fechamento de portas de ônibus;
- c) - à integridade dos veículos em caso de capotamento;
- d) - à estrutura dos habitáculos ou cabines de passageiro.



III - de reformular a norma existente sobre estrutura e posicionamento de pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, de forma tal que seja inteiramente preservado, no caso de colisões, o habitáculo dos automóveis.

IV - de tornar obrigatória a adoção, nos automóveis, de chassis que sejam capazes de se deformar progressivamente, em caso de colisões.

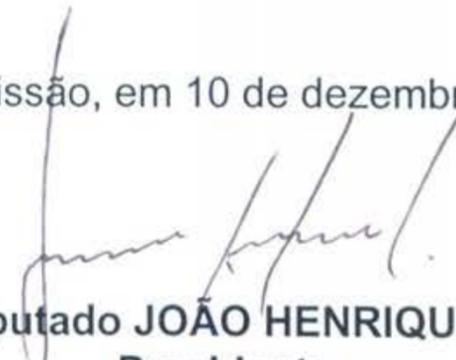
Parágrafo único. As resoluções deverão definir prazos não inferiores a 1 (um) ano e não superiores a 5 (cinco) anos para que fabricantes, montadores e, quando assim exigir o CONTRAN, proprietários de veículos se adequem aos objetivos do PROSEGVE.

Art. 3º. As mesmas condições de segurança exigidas para os veículos de fabricação nacional, por força do PROSEGVE, deverão ser exigidas para os veículos importados.

Art. 4º. Cumprir-se-á o disposto nesta lei sem prejuízo do que estabelece o art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 1997.


Deputado **JOÃO HENRIQUE**
Presidente


Deputado **CARLOS NELSON**
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**PROJETO DE LEI Nº 1.388-B, DE 1995
(DO SR. JÚLIO REDECKER)**

Cria o Programa de Segurança Veicular-PROSEGVE, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Na Comissão de Economia, Indústria e Comércio:
 - termo de recebimento de emendas
 - parecer do Relator
 - parecer da Comissão
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - termo de recebimento de emendas
 - parecer do Relator
 - substitutivo oferecido pelo relator
 - termo de recebimento de emendas ao substitutivo
 - parecer da Comissão
 - substitutivo adotado pela Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Júlio Redecker
Deputado Federal



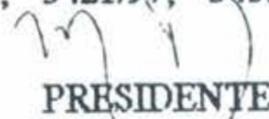
Ofício 226/99 – Gab. 621

Brasília/DF, 03 de março de 1999

Senhor Presidente,

Defiro, nos termos do art. 105, Parágrafo Único, do RICD, o desarquivamento das seguintes proposições: PEC's: 98/95, 226/95, PL's: 573/95, 631/95, 680/95, 765/95, 1174/95, 1387/95, 1388/95, 1406/96, 1762/96, 1981/96, 2126/96, 3139/97, 3244/97, 3418/97, 3420/97, 3421/97, 3451/97, 3712/97, PLP 170/97. Publique-se.

Em 05 / 03 / 99


PRESIDENTE

Ao cumprimentá-lo cordialmente, o que faço com grande satisfação, venho solicitar a Vossa Excelência o desarquivamento de todas as minhas proposições, que foram arquivadas ao término da Legislatura passada, com exceção do PDC 289/96.

Agradecendo a sua habitual boa vontade, aproveito o ensejo para renovar protestos de alta estima e distinta consideração, acompanhado dos votos de saúde e paz.


JULIO REDECKER
Deputado Federal – PPB/RS

Excelentíssimo Senhor
Deputado MICHEL TEMER
Presidente da Câmara dos Deputados
Brasília - DF

CAWINWORD\MEUSDOCUMENTOS\OFICIOS\of226-99.doc\JGC-lmm1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.388-B/95

Nos termos do art. 119, *caput* e inciso I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura e divulgação na Ordem do Dia das Comissões, prazo para recebimento de emendas a partir de 14/06/00, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2000

SÉRGIO SAMPAIO CONTREIRAS DE ALMEIDA
Secretário



Câmara dos Deputados

25

REQ 212/2003

Autor: Júlio Redecker

**Data da
Apresentação:** 19/02/2003

Ementa: Requer o desarquivamento de proposições.

**Forma de
Apreciação:**

Despacho: Defiro o desarquivamento (RICD, art. 105, parágrafo único). Publique-se.

**Regime de
tramitação:**

Em 21/03/2003

JOÃO PAULO CUNHA
Presidente

PL 1388/95



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REF 212/03

REQUERIMENTO DE DESARQUIVAMENTO DE PROPOSIÇÃO
(Do Senhor Deputado Júlio Redecker)

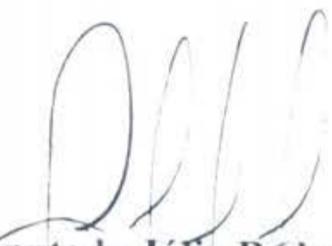
Requer o desarquivamento de proposições.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 105, parágrafo único, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requero a V. Excelência o desarquivamento das seguintes proposições, a seguir relacionadas:

- PEC nº 0098/1995
- PEC nº 0226/1995
- PL nº 0573/1995
- PL nº 0631/1995
- PL nº 0680/1995
- PL nº 0765/1995
- PL nº 1174/1995
- PL nº 1387/1995
- PL nº 1388/1995
- PL nº 1406/1996
- PL nº 1762/1996
- PL nº 3138/1997
- PL nº 3244/1997
- PL nº 0733/1999
- PL nº 0949/1999
- PL nº 1683/1999
- PL nº 3039/2000
- PL nº 4377/2001
- PL nº 6408/2002
- PLP nº 0098/2000

Sala das Sessões, em 18 de fevereiro de 2002.


Deputado Júlio Redecker
PPB-RS

19/02/03



7C053D8B47



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.388/95

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 11/06/2007 a 20/06/2007. Encerrado o prazo para emendas ao projeto. Não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2007.

Rejane Salete Marques
Secretária



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.388/95

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 14/04/2003 a 23/04/2003. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2003.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rejane', written over the typed name.

Rejane Salete Marques
Secretária



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995

Cria o Programa de Segurança Veicular – PROSEGVE, e dá outras providências.

Autor: Deputado JÚLIO REDECKER

Relator: Deputado GERALDO PUDIM

VOTO VENCEDOR (Deputado ROBERTO MAGALHÃES)

O presente Projeto de Lei (PL) pretende criar o PROGRAMA DE SEGURANÇA VEICULAR com o objetivo de evitar acidentes, além de outras providências.

O PROGRAMA, segundo o art. 2º do Projeto, será desenvolvido no âmbito do CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN que, no prazo de trezentos e sessenta e cinco dias contado da data de publicação da lei, deverá expedir resolução sobre a exigência de diversos equipamentos que se tornariam obrigatórios, desde *air-bags* até barra lateral de reforço nas portas e diversos outros aperfeiçoamentos.

Talvez por se tratar de um projeto de lei de 1995, com mais de dez anos, vários melhoramentos sugeridos já foram introduzidos em várias marcas e modelos de veículos.



77 EE 763111, DC



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Todavia, o que mais nos chama a atenção é a incursão do PL no âmbito da Administração Federal (Poder Executivo), com determinação de prazos e providências para órgãos da mesma Administração.

A Constituição Federal confere no seu art. 84 ao Presidente da República, dentre outras, as seguintes **atribuições privativas**:

*"Art. 84.
.....
II - exercer, com o auxílio dos Ministros de Estado, a direção superior da administração federal;
.....
VI - dispor, mediante decreto, sobre:
a) organização e funcionamento da administração federal, quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos;
....."*

Verifica-se assim, data vênua, que o Projeto de Lei interfere em atribuições do Poder Executivo, em especial ao determinar providências com prazo certo ao CONTRAN, órgão da administração federal.

E o que é mais grave, a "rede de inspeção veicular de veículos", se for assumida pela administração pública, estará gerando despesas para o Erário, o que viciará de inconstitucionalidade, também, a presente proposição.

É o nosso voto, portanto, no sentido da inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 1.388, de 1995, pela desconformidade com dispositivos da Constituição.

Sala das Comissões, 13 de novembro de 2008.

Deputado **ROBERTO MAGALHÃES**





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.388-B, DE 1995

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, contra o voto do Deputado Leonardo Picciani, pela inconstitucionalidade do Projeto de Lei nº 1.388-B/1995, nos termos do Parecer do Deputado Roberto Magalhães, designado Relator do Vencedor. O parecer do Deputado Geraldo Pudim, primitivo Relator, passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Regis de Oliveira, Maurício Quintella Lessa e João Campos - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Augusto Farias, Bonifácio de Andrada, Bruno Rodrigues, Cândido Vaccarezza, Carlos Bezerra, Edmar Moreira, Edson Aparecido, Fábio Ramalho, Felipe Maia, Flávio Dino, Geraldo Pudim, Gonzaga Patriota, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, Leonardo Picciani, Magela, Marcelo Itagiba, Mauro Benevides, Neucimar Fraga, Odair Cunha, Pastor Pedro Ribeiro, Roberto Magalhães, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Vilson Covatti, Zenaldo Coutinho, Alexandre Silveira, Antônio Carlos Biffi, Átila Lins, Carlos Abicalil, Carlos Alberto Leréia, Colbert Martins, Domingos Dutra, Fátima Bezerra, Fernando Coruja, Hugo Leal, Jefferson Campos, Luiz Couto, Márcio França, Mauro Lopes, Mendes Ribeiro Filho, Pinto Itamaraty, Rodovalho, Sandro Mabel e William Woo.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2008.


Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995

Cria o Programa de Segurança Veicular PROSEGVE, e dá outras providências.

Autor: Deputado JÚLIO REDECKER

Relator: Deputado GERALDO PUDIM

I - RELATÓRIO

1. O Projeto de Lei sob exame pretende criar o Programa de Segurança Veicular – PROSEGVE – com o objetivo de aparelhar os veículos comercializados no país com equipamentos capazes de evitar acidentes ou minimizar seus efeitos sobre passageiros e pedestres (art. 1º).

O Programa, a ser desenvolvido no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, consistirá na expedição por esse Conselho, dentro de trezentos e sessenta e cinco dias da publicação da lei, de resoluções (art. 2º): I) tornando obrigatória a instalação, nos veículos fabricados ou montados no Brasil, de a) bolsas de ar automaticamente infláveis – air bags, b) terceira luz de freio – break light, c) cinto de segurança de três pontos, no banco traseiro, d) barra lateral de reforço nas portas e e) suporte de proteção ajustável aos bancos, para a cabeça dos ocupantes; II) definindo normas de segurança relativas a a) fixação de bancos em ônibus, b) transporte de crianças, c) ancoragem de bancos, d) fechamento de portas de ônibus, e) integridade do veículo em caso de capotamento, f) estrutura do habitáculo em cabine de passageiro; III) adequando estrutura e posicionamento de pára-choques visando a eliminar a periculosidade para pedestres e veículos leves, em caso de acidente; IV) reformulando o atual

J. P.



2445A2D408

sistema de inspeção veicular, submetendo todos os veículos, anualmente, a rigorosa vistoria pelos órgãos de trânsito e estabelecimentos credenciados.

As referidas **resoluções** deverão fixar prazo, não inferior a um ano e não superior a dez, para que fabricantes e montadoras se adequem ao PROSEGVE (**parágrafo único**).

Determina o **art. 3º**, que essas mesmas medidas sejam exigidas dos veículos importados, esclarecendo ainda o **art. 4º** que tudo isso será sem prejuízo do estabelecido no **§ 2º**, do **art. 37**, da **Lei nº 5.108, de 1966** – Código Nacional de Trânsito (Código anterior).

2. Na justificação do Projeto, seu autor lembra que os dados estatísticos referentes a acidentes de trânsito são alarmantes, devendo a inconformidade da sociedade se traduzir em ações efetivas, entre as quais relaciona a adequação dos veículos nacionais a condições de segurança já exigidas em países em que o trânsito é questão prioritária.

3. Submetida a proposição à COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, foi aprovado por unanimidade, na forma do parecer do Relator, Deputado HERCULANO ANGHINETTI.

4. A COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, analisando o PL, também o aprovou por unanimidade, na forma, porém de **Substitutivo**, oferecido pelo Relator naquela Comissão, Deputado CARLOS NELSON, colhendo-se do parecer:

“... sem pretender desmerecer da competência legal do CONTRAN, parece-nos que a intenção do ilustre autor foi apontar a esse Conselho prioridades, aspectos relacionados à segurança veicular que necessitam ser objeto de norma legal com alguma brevidade.

Não tratou, o nobre Deputado Júlio Redecker, de regulamentar o emprego dos equipamentos obrigatórios que propõe, como sói acontecer em proposições semelhantes, mas, antes, de fincar parâmetros dentro dos quais deverá exercer sua competência o órgão responsável do Poder Executivo.

No que tange aos equipamentos propostos, nenhuma



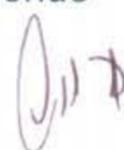
2445A2D408

ressalva fazemos à terceira luz de freio, aos cintos de segurança de três pontos no banco traseiro, à barra lateral de reforço nas portas, aos air-bags e aos suportes de proteção ajustáveis, nos bancos, para a cabeça dos ocupantes, até porque são itens cuja introdução nos automóveis já se dissemina. Todavia, sobre esses dois últimos, é preciso que se faça alguns esclarecimentos.

As bolsas de ar automaticamente infláveis, os airbags, parecem-nos equipamento de comprovada utilidade, a despeito de acontecimentos fortuitos, como a ocorrência de morte de crianças imprudentemente colocadas no banco dianteiro, atingidas letalmente quando expelida a bolsa de ar, e o acionamento involuntário do mecanismo, devido a impactos violentos do veículo contra obstáculos existentes nas péssimas vias brasileiras, como buracos e quebra-molas irregulares. Tanto são raríssimos esses acontecimentos que é cada vez maior o interesse do mercado consumidor em adquirir veículos com esse item de segurança, desejo que não tem passado despercebido pelas montadoras nacionais. Também são, os encostos para cabeça, precaução de comprovada utilidade, capazes de evitar, no caso de impactos frontais, graves danos à coluna cervical, gerados na colisão do ocupante do veículo com o encosto de seu banco. Não por acaso, portanto, vê-se que os fabricantes estão colocando esse equipamento na maioria dos carros.

Todavia, mesmo sabendo da importância desses itens de segurança, não podemos desprezar as novas determinações impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro, que contemplam a obrigatoriedade dos citados equipamentos. Estaríamos sendo redundantes, pois, se acatássemos a exigência imposta, nesse particular, pelo projeto, mesmo tendo conhecimento de que houve veto presidencial em relação à obrigatoriedade dos airbags, já que tal veto ainda está pendente de apreciação pelo Congresso.

Já no inciso concernente à edição de normas de segurança, algumas supressões precisam ser feitas. A primeira delas é a da alínea a, vez que a fixação de bancos em ônibus foi regulamentada pela Resolução CONTRAN nº 811, de 1996, posterior, portanto, à data de apresentação do projeto. A segunda, da alínea c, dado que a ancoragem de bancos dos automóveis é matéria regulamentada pela Resolução CONTRAN nº 463, de 1973. Já tendo se referido



2445A2D408

aos bancos de ônibus, parece-nos que a intenção do autor, aqui, seria prever normas de segurança aplicáveis aos veículos de passeio. Na ausência de maiores explicações, é o que tomamos como verdade, forçando-nos, pois, a recusar dito dispositivo.

Relativamente ao transporte de crianças, aspecto mencionado na alínea b, não nos parece claro se está se falando do transporte escolar (ônibus e vans) ou do transporte de crianças nos próprios automóveis de passeio, como seria o caso das cadeiras para bebês, acopladas ao banco traseiro. Na dúvida, abrigamos a última possibilidade, vez que para o transporte escolar foram estabelecidos parâmetros bastante rígidos pelo novo Código de Trânsito Brasileiro.

Mais adiante, no inciso III do art. 2º, outra vez nos deparamos com assunto já regulamentado (estrutura e posicionamento de pára-choques), vide Resolução CONTRAN nº 805, de 1995. Certamente, à época da apresentação do projeto, não havia o Conselho ainda expedido referido diploma legal, que agora vem frustrar essa proposta específica do ilustre autor. De toda sorte, não acreditamos que a mencionada resolução tenha oferecido adequado tratamento ao problema da ineficiência dos pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, que continuam expondo a sérios riscos (principalmente decapitação) os ocupantes dos lugares dianteiros dos automóveis que eventualmente venham contra eles se chocar. Propomos, então, que se indique ao CONTRAN a necessidade de se reformular tal norma, de maneira que se torne virtualmente impossível a ocorrência do efeito guilhotina, causado pela excessiva extensão em balanço da carroceria dos veículos de maior porte e pela precariedade de seus pára-choques.

Passando ao inciso IV, novamente verificamos a existência de norma a respeito da matéria, editada, também nos parece, pouquíssimo tempo após apresentada a propositura em análise. Trata-se da Resolução CONTRAN nº 809, de 1995, que dispõe sobre as vistorias obrigatórias (de maneira adequada, diga-se). Necessária aqui, pois, outra supressão. Diga-se, a propósito, que o novo Código de Trânsito Brasileiro também veio dar diretrizes a essa matéria, tornando-a pacífica, por completo.

Finalmente, quanto aos prazos estabelecidos para a entrada em vigor das novas normas, julgamos que estes



2445A2D408

foram sugeridos de forma muito elástica. Um período de dez anos é demasiado tempo para que se implemente a adoção de quaisquer dos equipamentos ou procedimentos de fabricação que tenham sido aqui tratados. Estamos assim, reduzindo à metade o maior prazo previsto, período durante o qual serão perfeitamente exequíveis todos os objetivos do PROSEGVE.”

5. O **Substitutivo** apresentado pela COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES alterou a redação do inciso I do **art. 2º**, referindo-se a automóveis “em fabricação ou montagem no País”, eliminando dos equipamentos obrigatórios o air bag e o suporte de proteção de ajustável nos bancos, para a cabeça dos ocupantes, e exigindo a definição de normas apenas nas hipóteses de transporte de crianças em automóveis de passeio, do fechamento de portas de ônibus, de integridade dos veículos em caso de capotamento e de estrutura dos habitáculos ou cabines de passageiro.

Ademais, deu nova redação aos incisos **III** e **IV**:

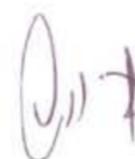
“III – de reformular a norma existente sobre estrutura e posicionamento de pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, de forma tal que seja inteiramente preservado, no caso de colisões, o habitáculo dos automóveis;

IV – de tornar obrigatória a adoção, nos automóveis, de chassis que sejam capazes de se deformarem progressivamente, em caso de colisões”.

Por outro lado, no **parágrafo único** do **art. 2º**, reduziu para **cinco** o prazo fixado em **dez anos**, estendendo a regra aos proprietários de veículos.

Em relação ao **art. 4º** do PL, atualizou a referência feita ao § 2º do **art. 37**, do Código Nacional de Trânsito, para **art. 105** da **Lei nº 9503**, de **1997**, ou seja, o atual **Código de Trânsito Brasileiro**.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

1. Compete à esta Comissão de CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA a análise de **projetos, emendas e substitutivos** submetidos à Câmara dos Deputados e suas Comissões, sob os aspectos da **constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa** (art. 32, IV, a, do Regimento Interno)

2. O PL em apreço e o **Substitutivo** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES conferem no **art. 2º** atribuição ao CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito – órgão inserido na administração pública, nos moldes dos **arts. 7º, I e 9º** do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 7º - Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

.....
Art. 9º. *O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.”*

3. Quanto ao tema, dispõe o **art. 61, §1º, II, e**, da Constituição Federal, com a redação que lhe deu a **Emenda Constitucional nº 32**, de 11 de setembro de 2001:

“Art. 61.

§ 1º São da iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

.....
II – disponham sobre:

.....

Q11



2445A2D408

e) *criação e extinção dos Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI;*

Antes da supra citada EC nº 32/2001, a alínea transcrita, inseria após a palavra "criação", as expressões "**estruturação e atribuição**". Em conseqüência, também o art. 84, VI sofreu alterações. A redação anterior determinava competir, "**privativamente ao Presidente da República**", "**dispor sobre a organização e o funcionamento da administração federal, na forma da lei**".

Na dicção atual, o inciso VI exhibe a seguinte redação:

"Art. 84.

VI – dispõe, mediante decreto, sobre:

*a) **organização e funcionamento da administração federal**, quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos;*

*b) **extinção de funções ou cargos públicos**, quando vagos;"*

4. Como se vê de todo o exposto, o art. 2º do projeto e também do **Substitutivo** da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, padecem do vício de **inconstitucionalidade**, antes por violação da regra constitucional de **reserva de iniciativa**, e, hoje, já em face da **Emenda Constitucional nº 32/2001**, por invasão de competência do Presidente da República, a quem a Lei Maior confere disciplinar a matéria por via de decreto, no receituário do art. 84, VI, a.

Além disso, fere mais o art. 2º da Constituição Federal, que consagra o princípio da **separação de Poderes**.

O art. 2º do PL deve, então, ser suprimido, o que se empreende na **emenda** anexa.

5. Nessas condições, o voto é pela **constitucionalidade**, **juridicidade** e **boa técnica legislativa** do PL nº 1.388, de 1995, e do

Q117



2445A2D408

Substitutivo da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES com as **emendas** acostadas.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2008.


Deputado GERALDO PUDIM
Relator



2445A2D408

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995**

Cria o Programa de Segurança Veicular PROSEGVE, e dá outras providências.

EMENDA Nº 1

Suprima-se o art. 2º, renumerando-se os seguintes.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2008.


Deputado GERALDO PUDIM
Relator



2445A2D408

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Cria o PROSEGVE – Programa de
Segurança Veicular, e dá outras
providências.

EMENDA Nº2

Suprima-se o art. 2º, renumerando-se os seguintes.

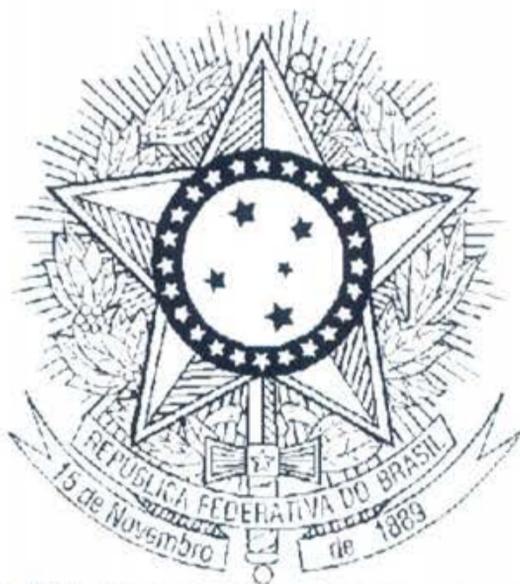
Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2008.

Deputado GERALDO PUDIM
Relator



2445A2D408

AVULSO NÃO PUBLICADO –
PARECER DA CCJC PELA
INCONSTITUCIONALIDADE



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.388-C, DE 1995 (Do Sr. Júlio Redecker)

Cria o Programa de Segurança Veicular - PROSEGVE, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Economia, Indústria e Comércio, pela aprovação (relator: DEP. HERCULANO ANGHINETTI); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. CARLOS NELSON); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela inconstitucionalidade (relator: DEP. ROBERTO MAGALHÃES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões – Art. 24 II

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II - Comissão de Economia, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995

(Do Sr. Júlio Redecker)

Cria o Programa de Segurança Veicular-PROSEGVE, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O Congresso Nacional decreta:

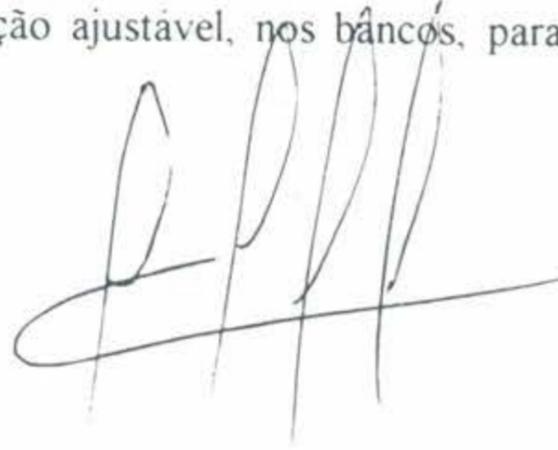
Art. 1º. Fica criado o PROSEGVE - Programa de Segurança Veicular, destinado a dotar os veículos comercializados no País de equipamentos que tenham por finalidade evitar a ocorrência de acidentes ou minimizar os efeitos destes sobre os ocupantes dos veículos e os pedestres.

Art. 2º. O PROSEGVE será desenvolvido no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN que, no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contado da data de publicação desta lei, deverá expedir resoluções no sentido:

I - de tornar obrigatória a instalação dos seguintes equipamentos nos veículos fabricados ou montados no País:

ocupantes;

- a) bolsas de ar automaticamente infláveis, denominadas *air bags*;
- b) terceira luz de freio, denominada *brake light*;
- c) cinto de segurança de três pontos, no banco traseiro;
- d) barra lateral de reforço nas portas;
- e) suporte de proteção ajustável, nos bancos, para a cabeça dos



II - de definir normas de segurança relativas:

- a) à fixação de bancos em ônibus;
- b) ao transporte de crianças;
- c) à ancoragem de bancos;
- d) ao fechamento de portas de ônibus;
- e) à integridade do veículo em caso de capotamento;
- f) à estrutura do habitáculo ou cabine de passageiro.

III - de adequar estrutura e posicionamento de para-choques de forma tal que não se constituam em elemento de grande periculosidade para pedestres e veículos leves, em caso de acidente.

IV - de reformular o atual sistema de inspeção veicular, de modo a que todos os veículos sejam submetidos, anualmente, a uma rigorosa vistoria dos órgãos de trânsito ou estabelecimentos credenciados.

Parágrafo único. As resoluções deverão definir prazos não inferiores a 1 (um) ano e não superiores a 10 (dez) anos para que fabricantes e montadores de veículos se adequem aos objetivos do PROSEGVE.

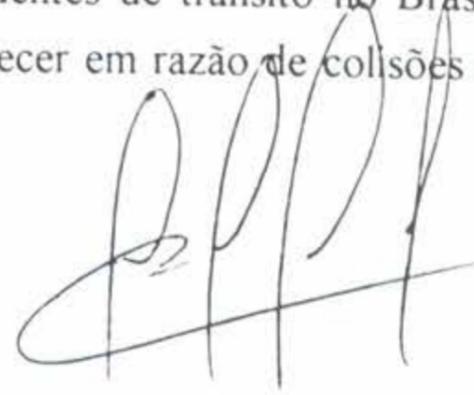
Art. 3º. As mesmas condições de segurança exigidas para os veículos de fabricação nacional, por força do PROSEGVE, deverão ser exigidas para os veículos importados.

Art. 4º. Cumprir-se-á o disposto nesta lei sem prejuízo do que estabelece o art. 37, §2º, da Lei nº 5.108, de 1966 - Código Nacional de Trânsito.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os dados estatísticos referentes a acidentes de trânsito no Brasil são alarmantes. Apenas em 1993, 22.393 pessoas vieram a falecer em razão de colisões e



atropelamentos, número que não leva em consideração as mortes ocorridas já nos hospitais em virtude de complicações derivadas desses infortúnios.

Paulatinamente, a sociedade se dá conta de que tal estado de insegurança no trânsito é inaceitável. Hoje, qualquer um sabe que mesmo países com frota de veículos superiores à brasileira não apresentam tal nível de barbárie nas vias públicas.

Esse sentimento de inconformidade, todavia, precisa se traduzir em ações concretas.

Primeiro, há que se empenhar na formação e na conscientização do condutor, posto que é ele o principal agente responsável pelo acontecimento de acidentes automobilísticos.

Segundo, deve-se aprimorar a legislação e a fiscalização de trânsito no intuito de se ver reprimida as atitudes inconvenientes de motoristas e pedestres.

Terceiro, é necessário se imprimir um ritmo mais veloz de adequação dos veículos nacionais às condições de segurança presentes na maioria dos veículos que circulam em países onde o trânsito é tratado como questão prioritária.

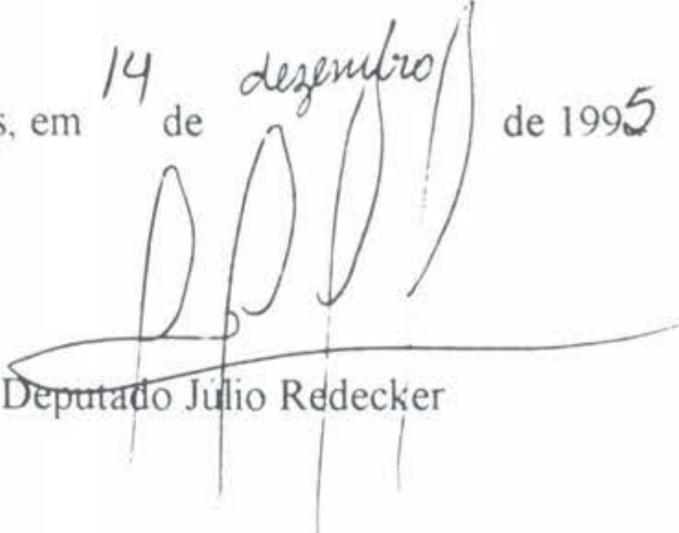
Cumprir esse último objetivo é a finalidade do projeto de lei que ora submetemos à avaliação da Câmara dos Deputados.

Entendemos que a indústria automobilística nacional se encontra plenamente capacitada a assumir o compromisso de elevar as condições de segurança dos veículos por ela fabricados. Não o fará, todavia, se obrigação legal nesse sentido não for imposta, já que diversas medidas implicam em elevação do custo final do automotor.

Muito mais importante que o valor do veículo, entretanto, é a segurança que ele proporciona a seus usuários. Uma vida não tem preço.

Dessa forma, contamos com a colaboração de nossos Pares para a adoção do PROSEGVE.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 1995


Deputado Júlio Redecker

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS-CeDI "

LEI N. 5.108, DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

Institui o Código Nacional de Trânsito.

CAPITULO VI

DOS VEÍCULOS

Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

- Artigo com redação dada pelo Decreto-lei n. 237, de 28-2-1967.
- V. arts. 77, 89 e Anexo I do RCNT. V. Resoluções ns. 562/80, 572/81, 583/81, 612/83, 631/84 e 617/85. V. art. 14, §§ 1.º e 2.º, do CNT. V. Decreto n. 86.714, de 10-12-1981 (Convenção sobre Trânsito Viário). V. nota ao art. 74 do CNT.

Art. 36. Só poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e cujas dimensões atenderem aos limites estabelecidos pela autoridade competente.

- V. arts. 77 a 84, 189, §§ 1.º e 2.º, e 239 a 241 do RCNT. V. Resoluções ns. 597/82, 603/82, 628/84 e 631/84. V. art. 14, §§ 1.º e 2.º, do CNT.

Art. 37. Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste Código e do seu Regulamento.

§ 1.º Além da vistoria, que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras a critério da autoridade de trânsito.

§ 2.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

- § 2.º com redação dada pelo Decreto-lei n. 237, de 28-2-1967.
- V. Resolução n. 767/93.

§ 3.º O equipamento de motocicletas, motonetas, ciclomotores, motofurções, tratores, microtratores, cavalos-mecânicos, reboques, carretas e seus similares, além dos veículos mencionados no art. 65, será estipulado pelo Regulamento deste Código.

§ 4.º Os demais veículos, de propulsão humana ou tração animal, deverão ser dotados, dentre outros que venham a ser exigidos em lei ou regulamento, dos seguintes equipamentos:

- a) freios;
- b) luz branca dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos nas mesmas cores.

§ 5.º *(Revogado pelo art. 6.º do Dec.-lei n. 237, de 28-2-1967.)*

.....

.....