

# **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO**

## **PROJETO DE LEI Nº 2.225, DE 1996 (Apensos PLs nºs 2228, de 1996, 1213, de 1999 e 6.199, de 2002)**

"Dispõe sobre pára-choques traseiros de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros."

**Autor:** Deputado ELIAS ABRAHÃO

**Relator:** Deputado IÉDIO ROSA

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.225/96, de autoria do Sr. Deputado Elias Abrahão, objetiva introduzir parâmetros para a fabricação de pára-choques traseiros de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros.

Define em seu artigo 1º os elementos: pára-choque traseiro, chassi, longarina, peso do veículo em ordem de marcha, para-choque retrátil, e outros elementos, com finalidade de evitar equívocos de conceitos.

Outorga competência ao INMETRO, Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial para justificar e avaliar as condições de fabricação dos aludidos pára-choques.

No art. 3º excepciona os veículos que não estariam sujeitos ao cumprimento da lei, fixando no art. 5º penas pelo descumprimento das disposições por ela criadas.

A finalidade principal do projeto, esclarece a justificação, é evitar ou ao menos diminuir os resultados mortais ocasionados pelo efeito guilhotina, que ocorre quando veículos de pequeno porte abalroam a traseira de

caminhões e ônibus o que faz com que o automóvel seja projetado para debaixo da carroceira, levantando-a, ocasionando a invasão do compartimento de passageiros e fazendo surgir o risco de decapitação.

Por tratarem de matéria correlata, foram apensados os Projetos de nºs 2228/96, 1213/99, e 6.199, de 2002, respectivamente de autoria do Sr. Deputado Jair Bolsonaro, do Sr. Deputado Rubens Bueno e do Sr. José Carlos Coutinho.

O PL 2.228/96 obriga a existência em caminhões e veículos rebocadores de carga, fabricados no Brasil, de pára-choque traseiro que impeçam amassamento ou esmagamento da carroceria de veículos com capacidade para até 9 (nove) passageiros. Manda, ainda, que o Poder Executivo regulamente a lei em 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

O PL 1213/99 repete a Proposição principal, em todos os seus termos.

O PL 6.199, de 2002 obriga o uso de pára-choque em caminhões e carretas , obrigando o CONTRAM a sua regulamentação. Atribui responsabilidade civil e penal de importadores, montadoras, ‘encarroçadoras’ e fabricantes de veículos e autopeças por falhas em projetos e qualidade de materiais, repete, deste modo, a redação do atual artigo 113 do Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/97). Manda o Poder Executivo regulamentar a lei em 60 (sessenta) dias.

Analizando o mérito das Proposições, a Comissão de Economia, Indústria e Comércio rejeitou o PL 2.228/96.

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou todas as Proposições.

A esta Comissão de Constituição e Justiça e de Redação compete analisar as propostas sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito, sendo a apreciação final do Plenário da Casa.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa de lei neste caso, nos termos constitucionais (art.61 combinado com o artigo 22), pode ser de qualquer Parlamentar, não infringindo as Proposições outros princípios constitucionais, salvo quando determinam que o Poder Executivo regulamente a lei ou criam atribuições para órgãos da estrutura administrativa desse Poder, tais como obrigações ou tarefas ao INMETRO ou ao CONTRAM, o que é vedado pelo art. 61 de nossa Magna Carta.

Há inconstitucionalidade, portanto, nesses aspectos.

A técnica legislativa também está a desejar. Manda a Lei Complementar n.º 95, de 26 de fevereiro de 1998, que o artigo 1º deve indicar o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação; e também que matérias correlatas não devem ser disciplinadas em leis esparsas. Como o Código Brasileiro de Trânsito é que regulamenta a matéria tratada em todos os projetos, é nele que as alterações devem ser feitas.

Não há ofensas aos princípios jurídicos, a juridicidade está preservada.

Observa-se, pela leitura dos PLs 2.225/96 e 1.213/99 que, embora este seja cópia fiel daquele, foram elaborados com riqueza de detalhes, principalmente ao definir os elementos componentes dos veículos que deverão submeter-se aos parâmetros introduzidos por esses PLs.

Em que pese a Comissão de Viação e Transportes ter rejeitado as proposições, cremos devam ser aprovadas, após serem escoimados os vícios manifestos.

É verdade que existe a Resolução 805/95 do CONTRAN que disciplina a questão dos pará-choques de tais veículos, como afirmado por aquela Comissão.

Todavia os caminhões em circulação no País estão todos em conformidade com os ditames por ela estabelecidos? Vale mais uma resolução do que uma lei?

Quanto aos avanços tecnológicos, não pode a lei prevê-los e adotá-los? Seria este o empecilho para a não aprovação de uma norma dotada de sanções eficazes para os transgressores?

Não pode a lei sobre a matéria estabelecer requisitos mínimos para a colocação e feitura de pára-choques?

No mérito, temos, assim, que não podemos deixar de nos sensibilizar pela oportunidade da matéria enfocada pelas iniciativas. Todos sabemos através dos noticiosos (e as pessoas que viajam freqüentemente pelas estradas já devem também ter feito a constatação visual) dos inúmeros acidentes fatais envolvendo o "fator engavetamento", apresentado na justificação como "efeito guilhotina". O PL, se aprovado, poderia minorar os efeitos de tão sanguinolento desastre.

Quanto ao Projeto de Lei n.<sup>º</sup> 6.199, de 2002, embora constitucional sob o aspecto de iniciativa de lei, apenas repisa conceitos já espousados pelo Código de Trânsito Brasileiro, mormente as Resoluções do CONTRAN, e também as do Código de Defesa do Consumidor, e isto sem a devida técnica. É inconstitucional quando dá ordens a órgão do Poder Executivo (CONTRAN - Ministério da Justiça) além de mandar esse Poder regulamentar lei.

Não há como aprová-lo, pois.

Pelas razões acima expostas, elaboramos o substitutivo em anexo.

Em conseqüência votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e aprovação dos Projetos de Lei nºs 2.225 e 2.228, de 1996, 1.213 de 1999, na forma do Substitutivo em anexo, e pela rejeição do Projeto de Lei n.<sup>º</sup> 6.199, de 2002.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2002.

Deputado IÉDIO ROSA  
Relator

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO**

### **SUBSTITUTIVO PROJETO DE LEI Nº 2.225, DE 1996 (Apensos PLs nºs 2228, de 1996, 1213, de 1999 e 6.199, de 2002)**

"Acrescenta dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro sobre pára-choques traseiros de veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros."

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei torna obrigatória a existência de pára-choques traseiros em veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, na forma que discrimina.

Art. 2º O Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com o acréscimo dos seguinte artigos:

"Art. 97A. Os veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros, transcorrido o prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados da data de publicação desta lei, somente poderão ser licenciados se estiverem dotados de pára-choque traseiro que atenda às seguintes especificações técnicas:

I – travessa com:

- a . formato retilíneo e ausência de furos;
- b. extremidade sem bordas cortantes;
- c. altura de sua seção reta não inferior a 100 mm (cem milímetros);

d. comprimento igual ao comprimento do maior eixo veicular traseiro;

e. faixas oblíquas pintadas com uma inclinação de 45º (quarenta e cinco graus) em relação ao plano horizontal e 40 mm (quarenta milímetros) de largura, nas cores amarelo refletivo e preto.

II – a distância da travessa do pára-choque até a extremidade traseira do veículo não deve exceder a 50 mm (cinquenta milímetros);

III – para veículos basculantes, a distância a que se refere o inciso anterior deve ser a mínima necessária e nunca superior a 400 mm (quatrocentos milímetros);

IV – altura máxima de 400 mm (quatrocentos milímetros) da borda inferior da travessa do pára-choque, medida com relação ao pavimento, estando o veículo com seu peso em ordem de marcha e num plano de apoio horizontal;

V – resistência à força equivalente a 10t (dez toneladas), aplicada separadamente em cada uma das extremidades da travessa, e a 15T (quinze toneladas), aplicada separadamente em cada um dos pontos de junção da travessa com a longarina.

§ 1º A qualidade do pára-choque traseiro deverá ser garantida a partir de projetos básicos examinados e homologados pelo órgão público competente.

§ 2º A resistência do pára-choque traseiro deverá ser comprovada mediante ensaio executado por instituto técnico oficial, ou por órgão, entidade ou empresa devidamente credenciados pelo Poder Público.

§ 3º O órgão executivo federal de trânsito poderá, a qualquer tempo, solicitar aos agentes credenciados a apresentação dos resultados dos ensaios que comprovem o atendimento às exigências estabelecidas nesta lei.

§ 4º Para veículos transportadores de cargas perigosas, o pára-choque traseiro deve estar afastado, no mínimo, 150 mm (cento e cinquenta milímetros) do tanque ou do último acessório, devendo ser fixado nas longarinas

do chassi do veículo, e ser capaz de resistir a força de, pelo menos, 20T (vinte toneladas) em cada um dos pontos de fixação.

§ 5º É admitido o uso do pára-choque com altura variável, no plano vertical, desde que, além de atender às exigências estabelecidas nesta lei, apresente dispositivo que garanta a sua fixação quando em serviço.

§ 6º É permitida a instalação de pára-choque retrátil, desde que atenda às exigências desta lei.

§ 7º Outras especificações podem ser adotadas em Resolução do CONTRAN.

Art. 97-B. Para os efeitos do artigo 97-A, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I – pára-choque traseiro: dispositivo de proteção obrigatório para veículos de carga e de transporte coletivo, destinado a aparar o choque traseiro, e preservar o compartimento de passageiros, de automóveis e demais veículos de pequeno porte, sendo constituído de uma travessa metálica e sua respectiva estrutura de fixação e suporte, conectada às longarinas principais do chassi do veículo de carga ou de transporte coletivo;

II – chassi: parte do veículo constituída dos componentes necessários ao seu deslocamento e que suporta a carroceria;

III – longarina: elemento estrutural principal do quadro do chassi ou da carroceria, posicionado longitudinalmente no veículo;

IV – peso do veículo em ordem de marcha: peso próprio do veículo acrescido dos pesos próprio da carroceria ou equipamento, do combustível, das ferramentas e dos acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento;

V – pára-choque retrátil: dispositivo de proteção dotado de sistema de articulação que permite variar a distância da travessa ao solo, girando no sentido contrário à marcha do veículo, quando este se desloca para frente, em situação transitória, devendo voltar à posição original assim que o obstáculo seja transposto;

VI – comprimento do eixo veicular traseiro: comprimento medido entre as bordas externas dos aros das rodas, excluindo-se as deformações dos pneus junto ao plano de apoio;

VII – extensão em balanço: distância entre o eixo traseiro do veículo e a extremidade da carroceria;

VIII – altura em balanço: altura da extremidade da carroceria em relação ao solo, estando o peso do veículo em ordem de marcha;

IX – perfil de risco: é o perfil definido pela extensão em balanço e pela altura em balanço, no qual o pára-choque traseiro deverá atuar de forma a impedir a entrada de veículos menores;

X – veículos de carga: todos os veículos destinados ao transporte de carga, independentemente de sua capacidade, que apresentem um perfil de risco definido por uma extensão em balanço superior a 800 mm (oitocentos milímetros) e por uma altura em balanço superior a 500 mm (quinhentos milímetros);

XI – veículo de transporte coletivo: veículo utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista.

Art. 97-C Não estão sujeitos ao cumprimento desta lei, dentre os relacionados no artigo anterior, os veículos:

I – destinados à exportação;

II – classificados como caminhões tratores

III – produzidos especialmente para cargas auto-portantes ou outros itens muito longos;

IV – nos quais a aplicação do pára-choque traseiro especificado nesta lei seja incompatível com sua utilização;

V – militares, definidos por Resolução do CONTRAN.

Art. 97-D Para a concessão do Certificado de Licenciamento Anual aos veículos de carga e de transporte coletivo exigir-se-á a

apresentação de certificado de resistência de pára-choque, expedido pelo órgão público competente, e as vistorias que comprovem estar atendidos os demais requisitos deste Código.”

“Art. 312-A. Deixar o proprietário de veículo de carga ou de transporte coletivo de equipar seu veículo com pára-choque traseiro que atenda às exigências estabelecidas nesta lei.”

Pena: detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano.”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2002.

Deputado IÉDIO ROSA  
Relator

207511.058