



C0053517A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO N.º 251, DE 2009

(Do Sr. Sandro Mabel e outros)

Recurso ao Presidente da Câmara dos Deputados contra apreciação conclusiva pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania ao PL. n.º 673/2003.

DESPACHO:

PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

Sr. Presidente:

Requeremos a V. Ex^a, nos termos do art. 58, § 3.º, combinado com o art. 132, § 2º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recurso contra apreciação conclusiva pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania ao PL n.º 673/2003, do Deputado Rogério Silva, que “acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo como equipamento obrigatório dos veículos de carga, as barras laterais de proteção” discutido e votado nos termos do art. 58, § 2º, I, da Constituição Federal, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, seja apreciado pelo Plenário da Casa.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei em epígrafe acrescenta dispositivo ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer como equipamento obrigatório para veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques as barras laterais de proteção entre eixos.

Determina, ainda, que a nova exigência será obrigatória tanto para os veículos novos, fabricados no Brasil ou importados, como para veículos em circulação.

Tal obrigatoriedade, por mais louvável que possa ser, é extremamente antieconômico, por considerar dentro da obrigatoriedade do uso das barras de proteção, também nos veículos antigos, já em circulação.

Essa exigência caberia a frotas novas, cujos custos já estariam embutidos no valor total do veículo. Mas, determinar que proprietários de veículos de carga em circulação adequem-se, a essa norma, seria neste momento de crise, dispendioso aos micro e pequenos empresários, restando a eles o repasse dessas despesas ao produto final e consequentemente ao consumidor.

Para finalizar, é importantíssimo salientar que quem acabará por arcar com os custos das barras de proteção, certamente, será todos nós, os consumidores, pois todos os custos serão majorados e devidamente repassados.

Sala das Sessões, em / 26 de março de 2009.

Dep. Sandro Mabel

PR/GO

Proposição: REC 0251/09

Autor: SANDRO MABEL E OUTROS

Data de Apresentação: 26/03/2009 11:24:00 AM

Ementa: Requer ao Presidente da Câmara dos Deputados contra apreciação conclusiva pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania ao PL. nº 673/2003.

Possui Assinaturas Suficientes: SIM

Total de Assinaturas:

Confirmadas: 057

Não Conferem: 004

Fora do Exercício: 000

Repetidas: 000

Ilegíveis: 000

Retiradas: 000

Total: 061

Assinaturas Confirmadas

- 1-SERGIO PETECÃO (PMN-AC)
- 2-SANDRO MABEL (PR-GO)
- 3-EDSON DUARTE (PV-BA)
- 4-JOFRAN FREJAT (PR-DF)
- 5-CELSON MALDANER (PMDB-SC)
- 6-CIRO GOMES (PSB-CE)
- 7-BILAC PINTO (PR-MG)
- 8-MILTON MONTI (PR-SP)
- 9-WELLINGTON FAGUNDES (PR-MT)
- 10-GLAUBER BRAGA (PSB-RJ)
- 11-LÚCIO VALE (PR-PA)
- 12-CLEBER VERDE (PRB-MA)
- 13-ARACELY DE PAULA (PR-MG)
- 14-ANDRE ZACHAROW (PMDB-PR)
- 15-ILDERLEI CORDEIRO (PPS-AC)
- 16-PAULO ROCHA (PT-PA)
- 17-MIRO TEIXEIRA (PDT-RJ)
- 18-VICENTE ARRUDA (PR-CE)

19-EUGÊNIO RABELO (PP-CE)
20-MARCELO TEIXEIRA (PR-CE)
21-JOÃO DADO (PDT-SP)
22-BRIZOLA NETO (PDT-RJ)
23-PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT-SP)
24-ROBERTO SANTIAGO (PV-SP)
25-FLÁVIO BEZERRA (PMDB-CE)
26-DR. ADILSON SOARES (PR-RJ)
27-MAURÍCIO QUINTELLA LESSA (PR-AL)
28-JOSÉ CARLOS ARAÚJO (PR-BA)
29-GASTÃO VIEIRA (PMDB-MA)
30-LUCIANO CASTRO (PR-RR)
31-JOSÉ SANTANA DE VASCONCELLOS (PR-MG)
32-JOÃO MAIA (PR-RN)
33-FÁBIO FARIA (PMN-RN)
34-AIRTON ROVEDA (PR-PR)
35-CHICO ABREU (PR-GO)
36-MÁRCIO MARINHO (PR-BA)
37-ASDRUBAL BENTES (PMDB-PA)
38-GIACOBO (PR-PR)
39-JÚLIO DELGADO (PSB-MG)
40-JOSÉ ROCHA (PR-BA)
41-TONHA MAGALHÃES (PR-BA)
42-EDIGAR MÃO BRANCA (PV-BA)
43-MÁRIO HERINGER (PDT-MG)
44-PAULO HENRIQUE LUSTOSA (PMDB-CE)
45-ANÍBAL GOMES (PMDB-CE)
46-MARIA LÚCIA CARDOSO (PMDB-MG)
47-DAVI ALVES SILVA JÚNIOR (PDT-MA)
48-SÉRGIO BRITO (PDT-BA)
49-JULIÃO AMIN (PDT-MA)
50-WOLNEY QUEIROZ (PDT-PE)
51-JAIME MARTINS (PR-MG)
52-VINICIUS CARVALHO (PTdoB-RJ)
53-MANATO (PDT-ES)
54-JOSÉ FERNANDO APARECIDO DE OLIVEIRA (PV-MG)
55-ARNALDO FARIA DE SÁ (PTB-SP)
56-GIVALDO CARIMBÃO (PSB-AL)
57-GORETE PEREIRA (PR-CE)

Assinaturas que Não Conferem

1-MAURÍCIO TRINDADE (PR-BA)
2-WILSON SANTIAGO (PMDB-PB)
3-DR. PAULO CÉSAR (PR-RJ)
4-WELLINGTON ROBERTO (PR-PB)

PROJETO DE LEI N.º 673-B, DE 2003

(Do Sr. Rogério Silva)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo como equipamento obrigatório dos veículos de carga, as barras laterais de proteção; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 1.026/03, apensado, com substitutivo (relator: DEP.

FERNANDO GONÇALVES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emendas, do de nº 1.026/03, apensado, com emendas e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemendas (relator: DEP. PAULO MAGALHÃES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: PL 1.026/03

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 do relator
- emendas oferecidas pelo relator (4)
- subemendas oferecidas pelo relator (2)
- parecer da Comissão
- emendas adotadas pela Comissão (4)
- subemendas adotadas pela Comissão (2)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, estabelecendo como equipamento obrigatório dos veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, as barras laterais de proteção entre os eixos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigor acrescido dos seguintes dispositivos:

“VII – para veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, barras laterais de proteção entre os eixos, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN. (AC)

.....

§ 5º A exigência prevista no inciso VII é obrigatório para os veículos novos fabricados no Brasil ou importados e para os veículos em circulação, por ocasião do reencarroçamento dos mesmos. (AC)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorrido o prazo de dois anos da data de sua regulamentação.

JUSTIFICAÇÃO

As barras de proteção, colocadas entre os eixos dos grandes veículos de carga, são recurso que começa a ser utilizado pelos fabricantes para reduzir a gravidade de acidentes em que veículos de menor porte colidem com as laterais dos caminhões.

Trata-se de experiência com a finalidade semelhante a dos pára-choques traseiros. Com efeito, a presença de barras com adequada resistência a impactos na laterais ou na traseira dos veículos de maior tamanho impede, em primeiro lugar, que ocorra o chamado “efeito cunha” nos desastres automobilísticos em que estejam envolvidos automotores de diferentes proporções. Não raro, observam-se acidentes nos quais um automóvel tem seu habitáculo completamente destruído ao colidir com um caminhão, por haver ingressado sob a estrutura ou carroceria deste. Barras laterais e traseiras adequadamente posicionadas impediriam essa espécie de acontecimento.

Outra vantagem da colocação de barras laterais nos veículos de carga de grande porte é a maior possibilidade de preservação da estrutura – eixos e longarina – e dos equipamentos – tanque de combustíveis ec. – dos referidos automotores, uma vez que o impacto inicial é absorvido pelas barras.

Neste projeto, estamos atribuindo ao Contran a responsabilidade de definir as especificações técnicas concernentes ao uso do novo

equipamento, vez que somente por regulamentação daquele Conselho seria somente por regulamentação daquele Conselho seria possível estabelecer-se as minúcias que devem ser observadas pelos fabricantes.

Um ano após a regulamentação do CONTRAN é tempo suficiente, do ponto de vista tecnológico, para a adequação das fábricas à novidade. No entanto, a amortização do custo para o consumidor requer um tempo maior sob pena de impactar os preços dos veículos, dificultando a aquisição dos mesmos pelos interessados e causando prejuízos aos fabricantes.

Peço, pois aos meus ilustres pares apoio à presente proposta.

Sala das Sessões, em 08 de abril de 2003.

Deputado ROGÉRIO SILVA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO
BRASILEIRO.

.....

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

.....

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil,

quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

PROJETO DE LEI N.º 1.026, DE 2003

(Do Sr. Marcelo Guimarães Filho)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo como equipamento obrigatório dos veículos de passageiros as barras laterais de proteção, e dá outras providências.

DESPACHO:

PENSE-SE AO PL 673/2003.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigor acrescido dos seguintes

dispositivos:

“VII – para os veículos automotores de passageiros de que trata o item 7 da alínea “a” do inciso II do art. 96 desta Lei, barras de proteção a serem empregadas transversalmente em toda extensão de suas portas laterais.

§ 5º A exigência disposta no inciso VII deste artigo aplica-se aos veículos novos fabricados no país ou aqueles que vierem a ser importados na forma da legislação pertinente.

Art. 2º O CONTRAN regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art 3º Esta Lei entrará em vigor após decorrido o prazo de dois anos da data de sua regulamentação.

JUSTIFICAÇÃO

As barras de proteção lateral, conforme já comprovado nos países desenvolvidos que exigem sua utilização, reduzem significativamente o número de vítimas fatais decorrentes de abalroamentos laterais especialmente verificados em cruzamentos em níveis de vias urbanas.

Com efeito, a presença de barras com adequada resistência a impactos laterais com outros veículos impede que ocorra o chamado “efeito cunha” nos desastres automobilísticos.

A falta de proteção da espécie acarreta total destruição do habitáculo do veículo colidido em sua parte lateral, causando graves lesões aos seus ocupantes que são via de regra esmagados.

A indústria automotiva, por outro lado, já vem aplicando esse acessório em sua produção sem maiores dificuldades técnicas ou operacionais com insignificante impacto financeiro no seu custo final.

Caberá ao CONTRAN, conforme disposto neste Projeto de Lei, definir as especificações técnicas concernentes ao uso do novo equipamento, vez

que somente por regulamentação daquele Conselho seria possível estabelecer-se as minúcias que devem ser observadas pelos fabricantes.

A adequação das fábricas à presente exigência, bem como a amortização do custo para o consumidor afiguram-se plenamente possíveis no prazo máximo de 2 anos de seu detalhamento técnico pelo CONTRAN, razão pela adotamos no texto da Lei esse lapso temporal para sua vigência.

Espero, pois, contar com o apoio de meus ilustres pares à presente proposição.

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2003.

Deputado MARCELO GUIMARÃES FILHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - Relatório

Vem à análise deste órgão técnico o projeto de lei em epígrafe, que pretende tornar equipamento obrigatório, para veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, as barras laterais de proteção entre os eixos, nos termos de normas a serem estabelecidas pelo CONTRAN, objetivo a ser alcançado pelo acréscimo de um novo inciso ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro. A proposição tenciona, ainda, acrescentar um novo parágrafo ao mesmo artigo para explicitar que a exigência alcança tanto os veículos novos, nacionais ou importados, como aqueles em circulação, que deverão ser adaptados por ocasião do reencarroçamento dos mesmos. Finalmente, o texto prevê um prazo de dois anos para a entrada em vigor da lei que vier a originar-se do projeto de lei em foco.

A proposta chegou a ter parecer favorável, com emenda, do primeiro relator neste órgão técnico, ilustre Deputado Marcelo Guimarães Filho. Entretanto, antes que o parecer viesse a ser apreciado, ocorreu a apensação do Projeto de Lei nº 1.026, de 2003, de autoria do mesmo Deputado, que então viu-se impedido regimentalmente de continuar com a relatoria, motivando a redistribuição da matéria. A proposta apensada visa a tornar as barras laterais de proteção obrigatórias também para automóveis.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

Como bem apontou o ilustre Relator que nos antecedeu, as barras laterais de proteção entre os eixos de veículos de carga, reboques e semi-reboques têm por finalidade reduzir a gravidade de acidentes em que veículos de pequeno porte colidem contra a lateral de grandes caminhões.

Desde que corretamente dimensionadas e posicionadas, essas barras laterais de segurança impedem que os carros menores entrem sob a carroçaria dos caminhões, em caso de colisão lateral. Evita-se, assim, o chamado "efeito cunha", quase sempre mortal para os ocupantes dos veículos pequenos. A preservação de vidas humanas já justificaria, por si só, a medida, mas as barras também são úteis para resguardar a própria estrutura dos caminhões, uma vez que absorvem boa parte do impacto. No caso das barras laterais de proteção instaladas em automóveis, como pretende exigir a proposição apensa, o objetivo é proteger o habitáculo dos passageiros, em caso de colisão lateral. Com isso, reduzem-se os riscos de ferimentos graves ou mortes decorrentes desse tipo de acidente. O "efeito cunha", por sua vez, não é significativo no caso de veículos menores.

Em resumo, pode-se dizer que as barras laterais, se instaladas em veículos de grande porte, protegem os ocupantes de um segundo veículo, menor, envolvido em colisão lateral; se instaladas em veículos de pequeno porte, protegem os ocupantes do próprio veículo. São oportunas, portanto, as iniciativas em exame, que buscam dar melhores condições de segurança para os usuários do trânsito.

O texto da proposta principal refere-se aos veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, veículos que, deve-se ressaltar, estão devidamente conceituados no Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, o que facilita a aplicação da norma. O mesmo acontece com a proposição apensa, que faz a remissão ao dispositivo do CTB que classifica os tipos de veículos, não deixando dúvidas quanto à abrangência da obrigação. Acertado, também, é a previsão de um prazo de dois anos para a entrada em vigor da norma, o que vai permitir a adequação da indústria.

Entretanto, ao contrário da proposta principal, o texto apensado não remete ao CONTRAN o detalhamento das especificações técnicas do equipamento exigido. Essa medida é de todo aconselhável, uma vez que o referido órgão é a instância mais adequada para definir questões como as dimensões do equipamento, as características de fabricação, como material a ser utilizado e resistência ao impacto, o correto posicionamento e fixação do equipamento nos veículos.

Outro aspecto a ser analisado diz respeito ao próprio mérito técnico da exigência imposta pelo projeto apensado. Como já dissemos, nos automóveis a função das barras laterais é a de proteger o habitáculo dos passageiros, função esta que pode ser adequadamente cumprida por outros mecanismos. Vem sendo utilizado, por exemplo, em veículos mais modernos, um sistema estrutural que absorve os eventuais impactos de uma colisão, minimizando a força transferida aos passageiros. Assim, se o texto legal impuser somente uma determinada solução técnica pode estar impedindo a adoção de inovações tecnológicas.

Com relação ao projeto principal, um certo aperfeiçoamento também se faz necessário, como já havia observado o relator que nos antecedeu. Isso porque o § 5º a ser incluído no art. 105 do CTB prevê que a adaptação dos veículos em circulação seja feita por ocasião de seu reencarroçamento. Se ocorrer, por exemplo, que uma parcela dos veículos em circulação necessite ser reencarroçada no curto prazo, os proprietários de menor poder aquisitivo seriam seriamente prejudicados. Parece melhor, portanto, remeter ao CONTRAN a fixação de um calendário para a adaptação dos veículos em circulação. Finalmente, não é necessário dizer que a exigência a ser incluída na lei aplica-se a veículos novos nacionais ou importados, pois isso já é uma decorrência do disposto no § 3º do art. 105 do CTB.

Diante do exposto, somos pela aprovação do PL 673, de 2003, e do PL 1.026, de 2003, apensado, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 1º de setembro de 2003.

Deputado **Fernando Gonçalves**
Relator

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 673, de 2003
(Apenso: PL 1.026/03)

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo como equipamento obrigatório dos veículos que menciona, as barras laterais de proteção.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, incluindo as barras laterais de proteção entre os equipamentos obrigatórios dos veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, bem como dos automóveis.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 105.

“

“VII – para veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, barras laterais de proteção entre os eixos, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN. (AC)

“VIII – para os veículos automotores de que trata o item 7 da alínea “a” do inciso II do art. 96, barras de proteção nas portas laterais ou outro mecanismo de proteção do habitáculo, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN. (AC)

“

“§ 5º A exigência prevista no inciso VII é obrigatória também para os veículos em circulação, nos termos de calendário a ser estabelecido pelo CONTRAN. (AC)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorrido o prazo de 2 (dois) anos da data de sua regulamentação.

Sala da Comissão, em 1º de setembro de 2003.

Deputado **Fernando Gonçalves**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 673/2003, e do PL 1026/2003, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Fernando Gonçalves.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Romeu Queiroz - Presidente, Neuton Lima, Leodegar Tiscoski e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Antonio Nogueira, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Cleuber Carneiro, Deley, Eliseu Padilha, Fernando Gonçalves, Gilberto Nascimento, Jorge Boeira, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelino Fraga, Marcelo Guimarães Filho, Mário Negromonte, Miguel de Souza, Milton Monti, Pedro Chaves, Pedro Fernandes, Philemon Rodrigues, Promotor Afonso Gil, Almeida de Jesus, Carlos Alberto Leréia, Eliseu Resende, Guilherme Menezes, Isaías Silvestre, Ivo José, Leandro Vilela, Narcio Rodrigues, Professor Irapuan Teixeira e Zezéu Ribeiro.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2003.

Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

PROJETO DE LEI Nº 673, DE 2003

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Acrescenta dispositivo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo como equipamento obrigatório dos veículos que menciona, as barras laterais de proteção.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, incluindo as barras laterais de proteção entre os equipamentos obrigatórios dos veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, bem como dos automóveis.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

"Art. 105.
".....

"VII – para veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, barras laterais de proteção entre os eixos, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN. (AC)

"VIII – para os veículos automotores de que trata o item 7 da alínea "a" do inciso II do art. 96, barras de proteção nas portas laterais ou outro mecanismo de proteção do habitáculo, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN. (AC)

".....
"§ 5º A exigência prevista no inciso VII é obrigatória também para os veículos em circulação, nos termos de calendário a ser estabelecido pelo CONTRAN. (AC)"Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorrido o prazo de 2 (dois) anos da data de sua regulamentação.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2003

Deputado ROMEU QUEIROZ
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe acrescenta dispositivo ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer como equipamento obrigatório para veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques as barras laterais de proteção entre os eixos.

Determina, ainda, que a nova exigência será obrigatória tanto para os veículos novos, fabricados no Brasil ou importados, como para veículos em circulação.

Na justificação, o autor expõe que as citadas barras de proteção servem para reduzir a gravidade de acidentes no caso de colisões laterais, impedindo que ocorra o “efeito cunha” nos desastres automobilísticos em que estejam envolvidos automotores de diferentes proporções. Aponta também como vantagem do uso das barras laterais de proteção a preservação da estrutura e dos equipamentos dos veículos de carga de grande porte, já que o impacto inicial é absorvido pelas barras.

Apensado ao PL 673, de 2003, tramita o Projeto de Lei nº 1.026, de 2003, que altera o mesmo dispositivo legal acima referido, para acrescentar inciso tornando obrigatórias, para os veículos automotores de passageiros, as barras de proteção transversais nas portas laterais. Dispõe, também, que a exigência se aplica tanto aos veículos novos fabricados no país como aos importados.

Determina a regulamentação da lei por parte do CONTRAN e estabelece o prazo de dois anos da data da regulamentação a entrada em vigor da lei.

A matéria tramita em regime ordinário e é de competência conclusiva das Comissões. Foi distribuída, primeiramente, à Comissão de Viação e Transporte, que aprovou o parecer do Relator Deputado FERNANDO GONÇALVES no sentido da aprovação de ambos os projetos, nos termos de Substitutivo que apresentou.

O referido Substitutivo promove a junção de ambos os projetos e determina a inclusão de barras laterais de proteção entre os equipamentos

obrigatórios dos veículos de carga de grande porte, reboques e semi-reboques, bem como dos automóveis. Mantém a cláusula de vigência em dois anos da data da regulamentação.

De outra parte, o Relator ao elaborar o Substitutivo opta, nos termos do primeiro projeto, por delegar ao CONTRAN o detalhamento das especificações técnicas. Além disso, retira a menção ao recarroçamento, por prever que tal medida poderia prejudicar os proprietários de menor poder aquisitivo. Por fim, retira igualmente a menção expressa à aplicação da lei aos veículos novos nacionais ou importados, por entender que já constitui decorrência do disposto no § 3º do art. 105 do CTB.

Decorrido o prazo regimental nesta Comissão, não foram apresentadas emendas a qualquer dos projetos, tampouco ao Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, a c/c art. 54) atribui competência a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para analisar terminativamente a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos Projetos de Lei nº 673/03 e nº 1.026/03 e do Substitutivo apresentado e aprovado na Comissão de Viação e Transporte.

As proposições ora analisadas cuidam de disciplinar matéria relacionada à transporte, para isso acrescentam dispositivo ao Código de Trânsito Brasileiro, que é lei federal.

Nesse sentido, os projetos assim como o Substitutivo em exame obedecem os requisitos constitucionais formais, uma vez que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, CF) e cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, dispor sobre todas as matérias de competência da União (art. 48, CF).

Outrossim, a iniciativa dos parlamentares foi legítima, uma vez que a hipótese não se caracteriza como de iniciativa privativa de outro Poder (art. 61, CF).

De outra parte, restaram respeitados os demais dispositivos constitucionais de cunho material. As proposições são jurídicas, pois estão em conformidade com o ordenamento jurídico infra-constitucional em vigor no país, assim como obedecem os princípios de direito que norteiam o Direito brasileiro.

Todavia, é preciso suprimir o art. 2º do PL nº 1.026/03, uma vez que dá atribuição ao CONTRAN para regulamentar a lei em determinado prazo, o que afronta o art. 2º da Constituição vigente.

No que tange à juridicidade da matéria, alguns reparos são necessários. A sigla (AC) colocada ao final dos dispositivos acrescentados não existe. A Lei Complementar nº 95/98, alterada pela Lei Complementar nº 107/01, que dispõe sobre as normas de elaboração das leis, determina, em seu art. 12, III, d, o seguinte, verbis:

“Art. 12. (...)

III – (...)

d) é admissível a reordenação interna das unidades em que se desdobra o artigo, identificando-se o artigo assim modificado por alteração de redação, supressão ou acréscimo com as letras ‘NR’ maiúsculas, entre parênteses, uma única vez ao seu final, obedecidas, quando for o caso, as prescrições da alínea c.”

Assim, será necessária a apresentação de emendas ao projeto principal para retirar as expressões ‘AC’ e colocar a expressão ‘NR’ ao final do artigo 105 alterado. O mesmo deverá ser feito com o Substitutivo. Em relação à técnica legislativa do projeto apensado, será necessária apenas a inclusão da expressão ‘NR’ ao final do dispositivo alterado.

Isto posto, nosso voto é no sentido da constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 673, de 2003, do Projeto de Lei nº 1.026, de 2003 e do Substitutivo, com as emendas em anexo.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

PROJETO DE LEI Nº 673, DE 2003**EMENDA Nº 1**

Suprimam-se as expressões “(AC)” mencionadas no art. 2º do projeto.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

PROJETO DE LEI Nº 673, DE 2003**EMENDA Nº 2**

Acrescente-se a expressão “(NR)” ao final do § 5º do art. 105, referido no art. 2º do projeto.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.026, DE 2003**EMENDA Nº 1**

Suprima-se o art. 2º do projeto, renumerando-se o seguinte.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

PROJETO DE LEI Nº 1.026, DE 2003**EMENDA Nº 2**

Acrescente-se a expressão “(NR)” ao final do § 5º do art. 105, mencionado no art. 1º do projeto.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

**SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO
PROJETO DE LEI Nº 673, DE 2003
(Apenso: PL nº 1.026, de 2003)**

EMENDA Nº 1

Suprimam-se as expressões “(AC)” mencionadas no art. 2º do substitutivo.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

**SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO
PROJETO DE LEI Nº 673, DE 2003
(Apenso: PL nº 1.026, de 2003)**

EMENDA Nº 2

Acrescente-se a expressão “(NR)” ao final do § 5º do art. 105, referido no art. 2º do projeto.

Sala da Comissão, em 6 de abril de 2005.

Deputado PAULO MAGALHÃES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com 2 emendas, do Projeto de Lei nº 673-A/2003, do de nº 1.026/2003, apensado, com 2 emendas e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com 2 subemendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Paulo Magalhães.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Vice-Presidente no exercício da Presidência, Tadeu Filippelli - Presidente, Bonifácio de Andrada e Mainha - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Antonio Carlos Pannunzio, Bruno Araújo, Carlos Bezerra, Ciro Gomes, Ciro Nogueira, Colbert Martins, Eduardo Cunha, Efraim Filho, Felipe Maia, Flávio Dino, Geraldo Pudim, Gerson Peres, João Almeida, João Campos, João Paulo Cunha, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Márcio França, Maurício Quintella Lessa, Mauro Benevides, Mendes Ribeiro Filho, Mendonça Prado, Nelson Pellegrino, Nelson Trad, Osmar Serraglio, Paes Landim, Pastor Manoel Ferreira, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Regis de Oliveira, Roberto Magalhães, Rubens Otoni, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Vicente Arruda, Vieira da Cunha, Vital do Rêgo Filho, Aracely de Paula, Chico Lopes, Duarte Nogueira, Edson Aparecido, Hugo Leal, Luciano Pizzatto, Luiz Couto, Major Fábio, Mauro Lopes, Odílio Balbinotti, Paulo Rattes, Rômulo Gouveia e William Woo.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO
PROJETO DE LEI Nº 673-A, DE 2003**

Suprimam-se as expressões “(AC)” mencionadas no art. 2º do projeto.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC AO
PROJETO DE LEI Nº 673-A, DE 2003**

Acrescente-se a expressão “(NR)” ao final do § 5º do art. 105, referido no art. 2º do projeto.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO
PROJETO DE LEI Nº 1.026, DE 2003**

EMENDA Nº 1

Suprima-se o art. 2º do projeto, renumerando-se o seguinte.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC AO
PROJETO DE LEI Nº 1.026, DE 2003**

EMENDA Nº 2

Acrescente-se a expressão “(NR)” ao final do § 5º do art. 105,
mencionado no art. 1º do projeto.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

**SUBEMENDA Nº 01 ADOTADA PELA CCJC AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Suprimam-se as expressões “(AC)” mencionadas no art. 2º do
substitutivo.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

**SUBEMENDA Nº 02 ADOTADA PELA CCJC AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Acrescente-se a expressão “(NR)” ao final do § 5º do art. 105,
referido no art. 2º do projeto.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2009.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO
