



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.896, DE 2015 **(Do Sr. Silas Freire)**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios dos veículos, dispositivo registrador de velocidade, de dados do deslocamento e de utilização dos comandos.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, como equipamento obrigatório dos veículos automotores, dispositivo inviolável registrador de velocidade, de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos do veículo (caixa preta).

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105

.....

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

..... (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito atinge níveis alarmantes no Brasil. De acordo com dados do Ministério da Saúde, no ano de 2013 morreram mais de 43 mil pessoas em decorrência de acidentes de trânsito nas vias brasileiras. Muito tem sido proposto no intuito de reduzir esses índices. Todavia, para se garantir a efetividade das medidas voltadas à redução do número de mortes no trânsito deve-se conhecer melhor as causas dos acidentes de trânsito, os fatores que contribuem para a sua ocorrência e/ou para a gravidade desses eventos.

A investigação dos acidentes de trânsito com vítima fica, em geral, a cargo da perícia criminal e tem como objetivo reconstituir a dinâmica do evento e estabelecer a respectiva causa determinante. Para atingir esse propósito, os peritos criminais analisam as circunstâncias de movimentação dos veículos e dos pedestres nos instantes imediatamente anteriores ao acidente, entre as quais as trajetórias descritas e as velocidades desenvolvidas pelos veículos, com base nos vestígios materiais produzidos no local do acidente.

No caso da velocidade, um vestígio de extrema importância são as marcas de frenagem. A partir da extensão dessas marcas, em combinação

com outros elementos, o perito criminal calcula a velocidade com que trafega o veículo e, assim, pode estabelecer os fatores que contribuíram para a ocorrência do acidente.

Ocorre que, nos casos de frenagem realizada por veículos dotados de freios ABS (sigla da expressão em inglês *anti-blocking system*, que significa em português *sistema de antitravamento de rodas*), como o próprio nome indica, não ocorre o travamento das rodas. Consequentemente, não são produzidas marcas de frenagem e fica inviabilizado o cálculo da velocidade desenvolvida pelo veículo, no caso de acidente. Ou seja, por um lado motoristas, passageiros e pedestres ganharam, e muito, em segurança no trânsito, por outro a perícia criminal perdeu valioso elemento de análise.

Em 28 de abril de 2011, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a Resolução nº 380, que estabelece que *“todos os veículos produzidos a partir de 1º de janeiro de 2014, nacionais e importados, somente serão registrados e licenciados se dispuserem de sistema de antitravamento de rodas – ABS”*. Com isso, em poucos anos toda a frota de veículos em circulação nas vias brasileiras contará com esse importante dispositivo de segurança, mas a criminalística de acidentes de trânsito ficará desprovida de um dos seus mais importantes vestígios.

Convém lembrar que a importância de se determinar a causa de um acidente de trânsito vai muito além de atribuir a responsabilidade civil ou criminal pelas consequências do evento. As informações obtidas da análise das causas dos acidentes servem de subsídio para os gestores do trânsito definirem quais as políticas e medidas mais efetivas a serem implantadas.

Como exemplo, podemos citar trecho em curva de determinada via urbana ou rodovia onde é registrado alto número de acidentes de trânsito. Por meio das perícias realizadas no local, pode-se determinar a velocidade com que trafegavam os veículos no instante dos acidentes e, caso fique comprovada a relação dos acidentes com o excesso de velocidade, essa informação pode ser disponibilizada às autoridades responsáveis pela via, de modo que possam intervir no traçado da pista, em sinalização ou mesmo em campanha educativa.

Além disso, há situações em que os acidentes são causados por imperícia ou falta de atenção por parte do condutor do veículo. Não raras vezes, o motorista efetua manobras de deslocamento lateral, seja na mudança de faixa, seja em manobras de conversão, sem acionar a luz indicadora de direção, resultando na interceptação da trajetória de outro veículo e na consequente colisão.

Ou, ainda, nos casos em que o condutor, em situação de perigo iminente, aciona equivocadamente o pedal de embreagem ao invés do pedal de freio. Nesses casos, não há como a perícia identificar a causa do acidente, deixando o episódio sem os devidos esclarecimentos.

Nesse sentido, propomos que os veículos automotores sejam obrigatoriamente equipados com dispositivo registrador de velocidade, de tempo e de demais dados de deslocamento e de acionamento dos comandos do veículo. Tais dispositivos devem ser invioláveis, de modo que preservem os dados armazenados mesmo com as avarias decorrentes de colisões, tais quais as caixas pretas dos aviões, importantes ferramentas para a elucidação de acidentes aéreos.

Importa destacar que a indústria automobilística já dispõe de tecnologia capaz de fornecer esses dados, pois muitos veículos mais caros já saem de fábrica com esse sistema. Até mesmo os veículos populares produzidos atualmente já dispõem de central eletrônica que regula o funcionamento do sistema de injeção de combustível no motor. Ou seja, não se trata de nova tecnologia, que demande altos investimentos por parte da indústria em termos de pesquisas e novos projetos. Basta a simples adaptação do sistema de injeção eletrônica à nova demanda. Com isso, o incremento de custo no preço final do veículo também será pequeno, diante do benefício na prevenção de acidentes de trânsito.

Ante o exposto, contamos como o apoio dos eminentes Pares para a presente proposta, a fim de que possamos aprovar mais uma medida em prol da segurança no trânsito.

Sala das Sessões, em 03 de setembro de 2015.

Deputado SILAS FREIRE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 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 encarroçadores 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.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

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.

RESOLUÇÃO Nº 380, DE 28 DE ABRIL DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do sistema antitravamento das rodas – ABS.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo arts. 12 e 105, ambos do CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

Considerando a necessidade de aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança para os veículos automotores nacionais e importados;

Considerando a necessidade de garantir a segurança dos condutores e passageiros dos veículos;

Considerando que a instalação do sistema antitravamento das rodas – ABS, melhora a estabilidade e a dirigibilidade do veículo durante o processo de frenagem; e

Considerando também que a instalação do sistema adicional ao sistema de freio existente, que permite ao condutor manter o controle do veículo durante o processo de frenagem principalmente em pista escorregadia com possibilidade de evitar acidentes causados pelo travamento das rodas.

Considerando o constante nos processos nos 80000.017187/2010-08 e 80000.018218/2010-30,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer como obrigatória a utilização do sistema de antitravamento de rodas - ABS, nos veículos das categorias M1, M2, M3, N1, N2, N3 e O, nacionais e importados, fabricados de acordo com o cronograma de implantação contido no artigo 3º desta Resolução.

Parágrafo único. Para efeito desta Resolução serão utilizadas as classificações conforme tabela a seguir:

Categoria	M	Veículo automotor que contém pelo menos quatro rodas, projetado e construído para o transporte de passageiros
	M1	Veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que não tenham mais que oito assentos, além do assento do motorista
	M2	Veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros que tenham mais que oito assentos, além do assento do motorista, e que contenham uma massa não superior a 5 t
	M3	Veículos projetados e construídos para o transporte de passageiros, que tenham mais que oito assentos, além do assento do motorista, e tenham

		uma massa máxima superior a 5 t
	N	Veículo automotor que contém pelo menos quatro rodas, projetado e construído para o transporte de cargas
	N1	Veículos projetados e construídos para o transporte de cargas e que contenham uma massa máxima não superior a 3,5 t
	N2	Veículos projetados e construídos para o transporte de cargas e que contenham uma massa máxima superior a 3,5 t e não superior a 12 t.
	N3	Veículos projetados e construídos para o transporte de cargas e que contenham uma massa máxima superior a 12 t
	O	Reboques (incluindo semi-reboques)

Art. 2º Para efeito desta Resolução define-se ABS como um sistema composto por uma unidade de comando eletrônica, sensores de velocidade das rodas e unidade hidráulica ou pneumática que tem por finalidade evitar o travamento das rodas durante o processo de frenagem.

.....

FIM DO DOCUMENTO