

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 1.581, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatório o fornecimento aos proprietários de veículos automotores, no ato da comercialização, de informações relativas às ações e metas de redução de mortes e lesões no trânsito e os dispositivos de segurança dos veículos para evitar acidentes.

Autor: Deputado JOÃO H. CAMPOS

Relator: Deputado AUREO RIBEIRO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.581/19, de autoria do nobre Deputado João H. Campos, altera o art. 338 da Lei nº 9.503, de 23/09/97, preconizando a obrigatoriedade de que as montadoras, as encarroçadoras, os importadores e os fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, forneçam, no ato da comercialização do respectivo veículo, as seguintes informações: **(i)** as relativas às estatísticas, às ações e metas de redução dos índices de mortos por grupo de veículos e dos índices de mortos por grupo de habitantes para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, de que trata a Lei nº 13.614, de 11/01/18, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS); e **(ii)** as relativas a novas soluções estratégicas e tecnológicas para a mobilidade, logística e segurança dos veículos, visando a evitar acidentes. A proposição determina, ainda que a ação ou omissão contrária ao cumprimento da norma sujeita a empresa infratora a penalidade de multa de cem reais para cada veículo

comercializado e que o Poder Executivo fornecerá as informações referentes ao PNATRANS.

Na justificação do projeto, o ilustre Autor lembra que o trânsito brasileiro provoca, aproximadamente, 45 mil mortes todos os anos, a um custo anual de R\$ 19,3 bilhões, segundo cálculos conservadores. Aponta que sua iniciativa visa a um envolvimento maior também das montadoras de veículos no esforço de todos os setores da sociedade no incentivo à educação, no maior rigor na fiscalização de trânsito e em medidas de segurança em obras viárias. Em sua opinião, as montadoras também precisam apoiar a implantação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, definido pela Lei nº 13.614, de 11/01/18). Para o augusto parlamentar, cada proprietário de um novo veículo comercializado no Brasil precisa estar ciente dos números extremamente alarmantes de violência no trânsito, que afetam todo o sistema de saúde do Brasil, além de serem informados das ações e metas previstas pelos órgãos de trânsito dos Estados, municípios e do governo federal para a segurança dos veículos e do trânsito, visando evitar acidentes e reduzir o número de mortes e lesões no trânsito.

O Projeto de Lei nº 1.581/19 foi distribuído em 15/04/19, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada a matéria ao nosso Colegiado na mesma data, recebemos, em 23/04/19, a honrosa missão de relatá-la. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental a tanto destinado, em 09/05/19.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A mortandade no trânsito brasileiro é um dos mais graves problemas brasileiros, fonte, ao mesmo tempo, de tristeza e de revolta. É simplesmente inaceitável que 45 mil pessoas todo ano tenham a vida interrompida por acidentes, grande parte deles causados por deficiências de infraestrutura ou por desrespeito aos mais elementares princípios de segurança e responsabilidade.

Assim, qualquer iniciativa que se debruce sobre esta questão com o objetivo de mitigar seus trágicos efeitos merece a melhor de nossas atenções. É o caso da proposição sob análise, que busca um envolvimento maior das montadoras de veículos no esforço de todos os setores da sociedade no incentivo à educação, no maior rigor na fiscalização de trânsito e em medidas de segurança em obras viárias. Para tanto, preconiza alteração do art. 338 do Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503, de 23/09/97 –, pela obrigatoriedade de que as montadoras, as encarroçadoras, os importadores e os fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, forneçam, no ato da comercialização do respectivo veículo, as seguintes informações: **(i)** as relativas às estatísticas, às ações e metas de redução dos índices de mortos por grupo de veículos e dos índices de mortos por grupo de habitantes para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, de que trata a Lei nº 13.614, de 11/01/18, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS); e **(ii)** as relativas a novas soluções estratégicas e tecnológicas para a mobilidade, logística e segurança dos veículos, visando a evitar acidentes.

O projeto sob exame, portanto, comina aos empresários manufatureiros ou importadores do setor automobilístico a responsabilidade pelo fornecimento de determinadas informações aos consumidores. Pode-se analisar o mérito dessa iniciativa sob vários enfoques. Em nosso Colegiado, especificamente, devem-se privilegiar os aspectos econômicos, o que significa, basicamente, cotejar os custos e os benefícios esperados da adoção das medidas sugeridas.

Em princípio, a obrigatoriedade de fornecimento de informações aos consumidores tende a ser socialmente benéfica. Afinal, em toda relação comercial, espera-se a ocorrência de uma assimetria de informações prejudicial à parte hipossuficiente – quase sempre, os compradores. Essa desigualdade tem reflexos negativos, tanto econômicos quanto sociais, na medida em que reduz a quantidade de transações realizadas e promove uma alocação injusta de perdas e ganhos. Assim, é de interesse do poder público buscar mecanismos de redução da assimetria informacional, normalmente obtida pela determinação legal ou normativa de fornecimento compulsório de informações aos compradores pelos fabricantes. Acredita-se que os ganhos sociais de proteção ao consumidor superam as perdas privadas do aumento de custos associados àquele fornecimento e à perda de poder comercial resultante.

No caso do projeto em tela, no entanto, não vislumbramos um ganho social relevante em decorrência das medidas sugeridas. Sem dúvida, pode-se argumentar que o engajamento coletivo às preocupações com os acidentes de trânsito é, em si, um aspecto positivo. Não cremos, porém, que o caminho escolhido na proposição seja o mais indicado. Em particular, não nos convencemos de que a apresentação, no ato da compra de um veículo, de estatísticas sobre índices de mortos por grupo de veículos e dos índices de mortos por grupo de habitantes para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal atinja esse objetivo. Tampouco cremos que essa função deva caber a montadoras ou importadores. Seria mais eficaz, em nossa opinião, que as próprias autoridades de trânsito tomassem a si essa atribuição, promovendo ampla divulgação dos fatos e dos números para toda a sociedade, e não apenas para a parcela de cidadãos adquirentes de veículos.

Somos favoráveis, sim, a que os fornecedores de veículos divulguem o máximo possível de informações que dizem respeito a elementos que são de sua responsabilidade direta – como as condições de operação dos veículos, as diretrizes de manutenção corretiva e preventiva e os canais de comunicação de defeitos, dentre outros. Nestes casos, parece-nos plenamente satisfeita a condição de que os ganhos sociais resultantes se sobrepõem aos custos privados de organização e de apresentação dessas informações.

Infelizmente, não é disso que trata a proposição sob exame. Desta forma, do ponto de vista econômico, cremos que ela não merece prosperar.

Por todos estes motivos, votamos pela **rejeição do Projeto de Lei nº 1.581, de 2019**, ressalvadas, no entanto, as elogiáveis intenções de seu eminente Autor.

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado AUREO RIBEIRO
Relator