



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 2.623, DE 2019**

(Apensado o Projeto de Lei nº 5.236, de 2019)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre modificações de veículos automotores.

**Autor:** Deputado GIOVANI CHERINI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

## **I - RELATÓRIO**

Em cumprimento à alínea “a” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados — RICD, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes o exame do Projeto de Lei nº 2.623, de 2019, que “altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre modificações de veículos automotores”.

O Projeto, de autoria do Deputado Giovani Cherini, pretende permitir, nos termos definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, que sejam modificados elementos estruturais dos automóveis, como suspensão, rodas e pneus.

Apensado ao PL nº 2.623, de 2019, tramita o PL nº 5.236, de 2019, do Deputado Júlio Cesar Ribeiro, que pretende estabelecer categorias de modificações veiculares baseadas nos seus potenciais efeitos no trânsito. O autor argumenta que a modificação visa a dar espaço para a modificação veicular como manifestação cultural, sem avocar competências do Contran nem ameaçar a segurança no trânsito.

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR\_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

Os projetos tramitam em regime ordinário, sujeitos à apreciação conclusiva prevista no art. 24 do RICD e, após o exame de mérito desta Comissão, terão sua constitucionalidade e juridicidade avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O projeto principal, em análise, pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro para permitir alterações na suspensão, rodas e pneus dos automóveis e, em que pese a boa intenção do autor, pelos motivos a seguir, não merece prosperar.

A suspensão é o sistema do automóvel responsável por absorver parte da energia transmitida pelo solo ao veículo, não somente oriunda de buracos ou irregularidades na via, mas também nas freadas e curvas. Essa absorção, além de proporcionar conforto, é fundamental para a segurança veicular, pois garante estabilidade e evita desgaste e avarias.

Os impactos provocados pelo solo, ou a diferença de força em curvas e freadas, comprimem as molas, que absorvem energia, mas tendem a se descomprimir com a mesma intensidade, provocando oscilações. Os amortecedores, então, limitam essas oscilações. Para garantir a estabilidade, esse sistema precisa estar em equilíbrio, e a influência das características desses componentes e dos demais envolvidos, como pneus, rodas, barras estabilizadoras, pivôs e outros, são considerados no projeto do veículo.

A alteração desse sistema interfere diretamente em seu funcionamento. Entre as consequências mais frequentes da modificação na suspensão estão deterioração do assoalho, interferência no alinhamento,

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR\_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

torção do chassi, avarias nos sistemas de exaustão, lataria e colunas, trincas na longarina, rachaduras no monobloco, entre outros.

A alteração na suspensão ou no conjunto de rodas e pneus é frequentemente associadas a acidentes, geralmente fatais. Merece destaque a recente tragédia de repercussão nacional envolvendo o jovem cantor Cristiano Araújo. Na ocasião, concluiu-se que a causa do acidente estava relacionada ao conjunto de rodas não originais utilizadas no veículo do artista. Como esse, centenas de acidentes são causados por modificações nesses importantes componentes do automóvel, seja pela utilização de material de baixa qualidade, por falha na execução dos serviços ou, simplesmente, por incompatibilidade da modificação com as características estruturais do veículo.

É importante notar que por mais zelo que adotem os fabricantes de suspensão regulável e os mecânicos responsáveis por suas instalações, lhes seria impossível executar todos os testes necessários para garantir a perfeita compatibilidade, do ponto de vista da segurança e estabilidade na condução, com todos os modelos de veículos em circulação. O desenvolvimento de um projeto de automóvel consiste em longo trabalho de engenharia, no qual o delicado equilíbrio entre as peças que o compõem são colocados à prova em simulações virtuais e reais, em pistas de teste adequadas.

Nesse sentido, a incerteza do impacto da alteração na suspensão sobre a segurança dos veículos é tamanha, que as seguradoras, especialistas em dimensionamento de risco, se negam, sistematicamente, a indenizar sinistros envolvendo veículos com modificação na suspensão. Nas diversas decisões judiciais, das quais frequentemente saem com decisão favorável, argumentam que o risco a ser considerado com relação ao veículo original é menor do que aquele relacionado ao veículo modificado.

Bastante esclarecedores são os resultados de testes dinâmicos realizados pela equipe de engenharia experimental da Fiat, responsável pelo desenvolvimento da suspensão em modelos produzidos no País. No Autódromo Nelson Piquet, em Brasília, compararam o desempenho e





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

comportamento do Fiat Bravo com suspensão original e rebaixado em 4 centímetros. Os resultados indicam que a modificação prejudica severamente o controle do veículo e o deixa imprevisível em velocidades acima de 60 km/h. Segundo José Bosco Tomich, especialista de produto da Fiat, "foi possível confirmar que a suspensão modificada exige bem mais do condutor, especialmente, debaixo de chuva. Quem rebaixa o carro precisa ser um motorista acima da média, com habilidade suficiente para corrigir quando o veículo "sai de traseira" ou quando perde a estabilidade ao pisar no freio"<sup>1</sup>.

Ante ao exposto, resta claro que a medida proposta não contribui para os objetivos do Pnatrans — Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, criado pela Lei nº 13.614/2018 — e do Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, desenvolvido pela ONU. Ambas iniciativas visam a melhorar o cenário existente, que na época colocava o trânsito como 11<sup>a</sup> causa de mortes no mundo. Entre os pilares que sustentam essas iniciativas, o aumento da segurança veicular tem papel fundamental.

O Projeto de Lei nº 5.236, de 2019, apensado, insere no Código de Trânsito Brasileiro detalhamento incompatível com a lógica proposta para a legislação de trânsito no Brasil. O Código se limita a estabelecer diretrizes gerais e limites para os principais aspectos a serem normatizados no trânsito, e delega ao Contran a competência para estabelecer as regras aplicáveis e seus detalhes. Devido à complexidade do tema, essa é a estratégia mais adequada, não somente para melhor organizar a legislação, mas, principalmente, para conferir às normas a flexibilidade e adaptabilidade impostas pela diversidade de situações concretas e pelo avanço tecnológico. À legislação emanada pelo Congresso Nacional cabe garantir a estabilidade das diretrizes básicas que regem o trânsito brasileiro.

O tema em tela já foi discutido nas Câmaras Temáticas do Contran e normatizado por meio da Resolução Contran nº 292/2008 e suas alterações. Para o bom funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, é

<sup>1</sup> <https://www.gazetadopovo.com.br/automoveis/carro-rebaixado-sem-criterios-nao-oferece-seguranca-1huoi15az3t27tdarsjyv70u/>



\* C D 2 1 8 2 9 0 6 0 1 4 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL – PSD/RJ**

desejável que qualquer alteração das regras aplicáveis à modificação veicular seja feita nesse âmbito.

As razões apontadas pelos autores são perfeitamente compreensíveis. De fato, a prática de se modificar automóveis é antiga, motivada principalmente pela estética e pela sensação de exclusividade que a personalização proporciona. Alguns ainda modificam seus veículos (não somente suspensão, mas motor, injeção etc.) visando a aproximá-los de protótipos de carros de corrida. É natural que essa demanda gere mercado de peças e serviços com faturamento relevante.

Contudo, a vaidade e espírito emulador de alguns proprietários, ou o legítimo retorno financeiro de alguns empreendedores, não pode se sobrepor ao interesse coletivo na busca da segurança veicular no trânsito. O trânsito seguro é direito de todos, deve ser construído por todos e beneficiar a todos, inclusive aos próprios condutores de carros modificados.

Pelo exposto, votamos pela **Rejeição** do Projeto de Lei nº 2.623, de 2019, e do Projeto de Lei nº 5.236, de 2019.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

2019-25484

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR\_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

