

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.225, DE 1996

**(Apensos os Projetos de Lei nºs 2.228, de 1996,
1.213, de 1999 e 6.199, de 2002)**

Dispõe sobre pára-choques traseiros de veículos de carga e de transportes coletivos de passageiro.

Autor: Deputado **Elias Abrahão**

Relator: Deputado **JOÃO PAULO GOMES
DA SILVA**

I - RELATÓRIO

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

Define em seu artigo 1º o que seria pára-choque traseiro, chassi, longarina, peso do veículo em ordem de marcha, pára-choque retrátil, e outros elementos, com a 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 minorar os resultados mortais ocasionados pelo "efeito guilhotina", que

ocorre quando veículos de pequeno porte abalroam a traseira de caminhões e ônibus, de modo 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 2.228/96, 1.213/99, e 6.199, de 2002, respectivamente de autoria dos Deputados Jair Bolsonaro, Rubens Bueno e José Carlos Coutinho.

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

O PL 1.213/99 repete a Proposição principal, em todos os seus termos.

O PI 6.199, de 2002 obriga o uso de pára-choque em caminhões e carretas, cabendo ao CONTRAM a sua regulamentação. Atribui responsabilidade civil e penal a importadores, montadoras, 'encarroçadoras' e fabricantes de veículos e autopeças por falhas em projetos e qualidade de materiais, repetindo, deste modo, a redação do atual artigo 113 do Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/97). Determina ao Poder Executivo que regule a lei em 60 (sessenta) dias.

Analisando o mérito das Proposições, a Comissão de Economia, Indústria e Comércio opinou pela aprovação do PL 2.225/96 e rejeição do PL 2.228/96, enquanto a Comissão de Viação e Transportes rejeitou ambos.

A esta Comissão de Constituição e Justiça e de Redação compete analisar as propostas sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria encontra-se abrangida pela competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, atribuição a ser exercida pelo Congresso Nacional com a posterior sanção do Presidente da República, podendo qualquer parlamentar deflagrar o processo legislativo neste caso (artigos 22, XI, 48 e 61, caput, da Constituição Federal de 1988).

As proposições incidem, contudo, em inconstitucionalidade quando impõem ao Poder Executivo prazo para regulamentar a lei ou criam atribuições a órgãos da estrutura administrativa daquele Poder, como o INMETRO ou o CONTRAN, que é vedado pela carta Magna.

A técnica legislativa demanda aperfeiçoamento, já que todos os projetos em apenso se ressentem de um artigo 1º que delimite o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, devendo, também, ser afastada a cláusula revogatória genérica, utilizada nos PLs 2.228/96 e 6.199/2002 e vedada pela Lei Complementar nº95/98.

Não há problemas quanto à juridicidade, já que os princípios do nosso ordenamento jurídico restam preservados.

No mérito, apesar da louvável intenção dos seus autores, consideramos que as proposições não devem prosperar.

O estabelecimento de diretrizes com vistas à segurança no trânsito, a fixação de normas e a padronização de critérios técnicos constituem objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, que tem no CONTRAN seu órgão máximo normativo e consultivo, consoante dispõem os artigos 6º, I e II, e 7º da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Ademais, o artigo 97 do Código de Trânsito esclarece que "as características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidos pelo CONTRAN, em função de suas aplicações", sendo, ainda, da competência do CONTRAN disciplinar o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinar suas especificações técnicas (artigos 105, §1º do Código de Trânsito).

Nota-se, pois, que o regramento que se pretende estabelecer no tocante aos pára-choques, mormente da forma minuciosa como foi apresentada, é típico de decreto-regulamentar, escapando ao âmbito da lei, que deve se ater aos aspectos já traçados pelo Código de Trânsito. Legislar sobre especificações técnicas e padronização de critérios técnicos é, como visto, competência do CONTRAN, não devendo esta Casa esvaziar a atribuição daquele órgão, típica de poder regulamentar.

Poder Regulamentar, aliás, que já foi exercido através da Resolução nº 805/95, do CONTRAN (recepcionada pela Lei nº 9.503/97 naquilo em não for com ela incompatível), que estabelece os requisitos técnicos mínimos do pára-choque traseiro dos veículos de carga, como o próprio autor noticia.

Não nos parece, pois, que a matéria ora tratada deva ser disciplinada em lei, mas regulamento da competência daquele órgão.

Isso posto, nosso voto é pela constitucionalidade, com as ressalvas feitas, juridicidade, má técnica legislativa e, no mérito, pela **rejeição dos Projetos de Lei nºs 2.225, de 1996, 2.228, de 1996, 1.213, de 1999 e 6.199, de 2002.**

Sala da Comissão, em 15 de março de 2004.

Deputado **JOÃO PAULO GOMES DA SILVA**
Relator