



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 217, DE 2024

(Do Sr. Pedro Aihara)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir no rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos dispositivo automático de chamada de emergência (eCall).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Do Sr. PEDRO AIHARA)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir no rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos dispositivo automático de chamada de emergência (eCall).

O Congresso Nacional decreta:

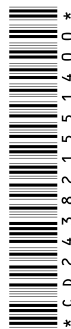
Art. 1º Esta Lei altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para acrescentar dispositivo automático de chamada de emergência (eCall) ao rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 105.....
.....

IX – dispositivo automático de chamada de emergência (eCall), cujo acionamento será diretamente vinculado aos serviços de atendimento dos Corpos de Bombeiros Militares dos estados.
.....

§ 5º As exigências estabelecidas nos incisos VII e IX do caput deste artigo serão progressivamente incorporadas 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.

§ 6º As exigências estabelecidas nos incisos VII e IX do caput deste artigo não se aplicam aos veículos destinados à exportação.

§ 7º A exigência estabelecida no inciso IX do caput deste artigo também será observada em novos projetos de micro-ônibus, ônibus e caminhões e nos respectivos veículos zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes, segundo especificações técnicas e cronograma de implantação a serem estabelecidos pelo Contran.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo estatísticas das Nações Unidas, em seu estudo amplo e mais recente datado de novembro de 2021, a cada 24 segundos uma vida é perdida no trânsito. Em média, 1 milhão e 350 mil mortes ocorrem nas estradas anualmente, figurando como a maior *causa mortis* de pessoas entre 5 e 29 anos no mundo.

O tema já era prioritário para a organização após estudos de 2009, que resultaram na Resolução nº 02/09 da Assembleia Geral das Nações Unidas, definindo o período de 2011 a 2020 como a “1ª Década de Ação pela Segurança do Trânsito”, com a meta global de redução da mortalidade no trânsito em 50%.

De acordo com uma pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 392 mil pessoas morreram em decorrência de sinistros de trânsito entre 2010 e 2019, o que corresponde a um aumento de 15% comparado ao período de 2000 a 2009, em que foram



registrados cerca de 346 mil mortes. Não apenas não houve a redução de 50% estabelecida como meta, como os números foram aumentados, mesmo tendo o país buscado se alinhar com os objetivos propostos pela ONU.

Com o fim da 1ª década, por meio da Resolução da Assembleia Geral da ONU 74/299, foi lançada em 2021 a “2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, com um amplo escopo de ações para os países com novas metas a serem atingidas até 2030. Agora a redução de 50% aspirada diz respeito não apenas aos óbitos como também às lesões no trânsito. O organismo internacional e as comissões regionais da ONU, em cooperação com outros parceiros da UN Road Safety Collaboration, desenvolveram um Plano Global para a Década de Ação.

O Plano Global descreve as ações recomendadas, elaboradas a partir de intervenções comprovadas e eficazes, bem como as melhores práticas para prevenir lesões no trânsito. Deve ser usado para informar e inspirar planos nacionais e locais, ajustados aos contextos locais, recursos disponíveis e capacidade. Esse Plano se destina não apenas a formuladores de políticas seniores, mas também a outras partes interessadas que podem influenciar a segurança no trânsito, como sociedade civil, academia, setor privado, líderes comunitários e jovens.

Na seção de Segurança Veicular, no box 3, que lista ações recomendadas para garantia da segurança veicular, encontra-se o eCall or Accident Emergency Call Systems (AECS).

Dispositivos de chamada automática de emergência já são realidade nos veículos que circulam na União Europeia, por imposição legal, desde 2018, mas o esforço de inovação e autorregulação começou em meados de 2003. Em 2009, houve um comunicado da UE chamado “eCall: avançar para a implementação”. Mas o avanço mais significativo foi a partir da previsão de obrigatoriedade, antecipada no “Regulamento UE 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia de 29 de abril de 2015”.



Em veículos de várias marcas, ao redor do mundo, tais dispositivos também já estão presentes, normalmente associados a centrais de comunicação controladas pelo próprio fabricante, as quais se encarregam de notificar as equipes de resgate e salvamento, assim como outros órgãos que possam atuar em caso de sinistro de trânsito.

Em termos básicos, tais dispositivos de chamada são acionados em situações nas quais certos parâmetros do veículo fogem à normalidade, caso do acionamento de *air bags*, por exemplo. Na chamada automática, a central de comunicação também toma conhecimento da localização do veículo, uma vez que o dispositivo transmite em tempo real as informações do GPS veicular. Há a possibilidade, inclusive, de o dispositivo abrir canal de voz para permitir a conversação entre os ocupantes do veículo e a central de comunicação.

Como se pode notar, trata-se de mecanismo importantíssimo para acelerar as ações de resgate e salvamento em caso de sinistro de trânsito, especialmente em rodovias. Não foi à toa que a União Europeia decidiu pela adoção obrigatória do componente nos veículos novos, a partir de 2018.

Sempre é bom lembrar que o Brasil ainda é um dos países em que mais pessoas morrem em sinistros de trânsito, parte disso em razão da falta de equipamentos e sistemas de controle modernos na maior parte da frota. As nossas perdas sociais e econômicas com mortes e sequelas provocadas por sinistros viários alcançam bilhões de reais. Isso precisa ser alterado.

Temos de encarar nosso relativo fracasso no cumprimento das metas da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito e tomar decisões que repercutam nas estatísticas que colheremos no futuro. Em que pese a conduta do motorista continuar sendo o centro das preocupações, é preciso não



descuidar dos avanços tecnológicos já consagrados, colocando-os a serviço da segurança viária. É o que se pretende aqui.

Em vista de a adoção do dispositivo de chamada automática de urgência requerer protocolos e especificações técnicas, bem como sistemas de coordenação para diversas equipes capazes de atuar em sinistros de trânsito, é necessário que o Contran disponha de tempo para realizar a regulamentação da matéria. Eis a razão para se ter dado à nova exigência o mesmo tratamento que a lei dispensou aos *air bags*, tornados obrigatórios para os automóveis em 2009. Vale ressaltar que, no caso do dispositivo de chamada automática, deseja-se que também equipem os ônibus e caminhões, segundo critérios e cronograma a serem fixados pelo Contran.

No que tange à necessidade do vínculo direto com o serviço de atendimento de urgência dos Corpos de Bombeiros, é medida crucial para que as equipes de salvamento e resgate possam agir com o melhor tempo de resposta possível. Segundo estudos provenientes de prognósticos de pessoas vitimadas em guerras e, posteriormente, adaptado para os serviços de atendimento de urgência em nível global, foi consolidado o conceito de Golden Hour. O cirurgião americano R Adams Coley cunhou o termo, cujo propósito baseia-se em oferecer ao paciente o melhor atendimento de emergência possível. O conceito propõe que, na primeira hora de cuidados efetivos, uma pessoa que sofreu um trauma tem maiores chances de sobrevivência do que após esse período.

Já são realidade no Brasil alguns casos em que o serviço de emergência das Corporações, que são os organismos mais capacitados para atuarem nesses cenários, devido à sua logística e treinamentos especializados, são acionados pelos prestadores de serviço de eCall após as equipes já terem chegado ao local ou até mesmo finalizado o atendimento de urgência por vias normais de chamada (tridígito 193). Isso evidencia que o lapso temporal entre o momento em que ocorre o sinistro e o momento em que a central das empresas acionam o Corpo de Bombeiros pode ocasionar considerável atraso



e perda no fator tempo-resposta, que é de valor incomensurável para o prognóstico das vítimas dos sinistros de trânsito.

Sendo o que se tinha a dizer, pede-se o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado PEDRO AIHARA





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE
SETEMBRO DE 1997**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503>

FIM DO DOCUMENTO