



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.987, DE 2006

(Do Sr. Dimas Ramalho)

Dispõe sobre equipamentos de segurança para veículos novos.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

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 estabelece programa de inclusão de equipamentos obrigatórios de segurança para veículos automotores novos comercializados no território nacional.

Parágrafo único. Os equipamentos obrigatórios dos veículos automotores novos previstos nesta Lei não excluem outros constantes da Lei 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), de normas estabelecidas pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) ou de outras normas legais.

Art. 2º Os veículos automotores produzidos ou importados para comercialização no território nacional incluirão os seguintes equipamentos obrigatórios:

I – A partir da vigência desta Lei:

- a) Terceira luz de freio (*brake-light*);
- b) Barras de proteção lateral;
- c) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 20% (vinte por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

II – Após decorrido um ano da vigência desta Lei:

- a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 30% (trinta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes do veículo automotor;
- c) Cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores;
- d) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 10% (dez por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

III – Após decorridos dois anos da vigência desta Lei:

- a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 50% (cinquenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 20% (vinte por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

IV – Após decorridos três anos da vigência desta Lei:

- a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 60% (sescenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 30% (trinta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

V - Após decorridos quatro anos da vigência desta Lei:

- a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 70% (setenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 40% (quarenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

VI - Após decorridos cinco anos da vigência desta Lei:

- a) - *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 80% (oitenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 50% (cinquenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

VII - Após decorridos seis anos da vigência desta Lei:

- a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 90% (noventa por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 60% (sescenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

VIII - Após decorridos sete anos da vigência desta Lei:

- a) *Air bag* duplo (motorista e passageiro), na proporção de 100% (cem por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa;
- b) Freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 70% (setenta por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

IX - Após decorridos oito anos da vigência desta Lei, freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 90% (noventa por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

X - Após decorridos nove anos da vigência desta Lei, freios antitravamento (ABS - *Antilock Brake System*), na proporção de 100% (cem por cento) dos veículos automotores dentro do total fabricado ou importado por cada empresa.

Art. 3º Os fabricantes de veículos empreenderão estudos com vistas a desenvolver e produzir carrocerias absorvedoras de energia do impacto com vistas a proporcionar maior segurança aos pedestres.

Art. 4º O disposto nesta Lei não se aplica aos modelos de veículos automotores cuja produção ou importação anual não exceda a duzentas unidades.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor seis meses após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

No Brasil, e no mundo, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de mortes violentas. A média nacional de óbitos decorrentes da violência no trânsito é de trinta mil. Mesmo quando se compara com outros países, os dados referentes ao Brasil são bastante elevados.

Desse modo, as mortes causadas por acidentes de trânsito, sem considerar o número de feridos, representam parcela substantiva dentro do total de mortes no Brasil. Com efeito, a solução desse problema passa necessariamente por uma campanha de conscientização de motoristas e disponibilização de rodovias e estradas em condições melhores de tráfego.

Contudo, um aspecto fundamental para a redução dessas estatísticas é a disponibilização de veículos automotores, pelo menos os novos, com a adoção de melhores e mais equipamentos de segurança.

Nesse aspecto, cumpre-nos salientar, propomos por meio deste Projeto de Lei o aumento da segurança passiva (relativa à diminuição das conseqüências do acidente automotivo) e também da segurança ativa (relativa àqueles itens que evitam o acidente, caso dos equipamentos de freios ABS, ou antitravamento). A tendência natural da indústria automobilística brasileira, a exemplo do que ocorre em países da Europa e nos Estados Unidos da América, é a inclusão gradativa de alguns dos equipamentos de segurança, como *air bags*, barras de proteção nas laterais da porta, encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes do veículo, terceira luz de freio e freios com sistema ABS, como itens de série, ou seja, vendidos não como opcionais apenas. No entanto, para que essa tendência seja concretizada em médio e longo prazos para todos os veículos em comercialização no País, faz-se mister a adoção de uma estrutura normativa em que seja prevista a implementação gradativa de um programa consistente e realista em matéria de segurança veicular.

Nessa linha, a presente proposta tem por objetivo determinar os equipamentos de segurança obrigatórios para veículos automotores novos comercializados no território nacional, seja de fabricação nacional ou importado.

Para tanto, o Projeto de Lei ora proposto prevê uma capacidade de planejamento suficiente para a indústria automobilística nacional e para empresas importadoras de veículos, considerando que a sua implementação total se dará no prazo de cerca de dez anos, de modo gradativo. Isso porque a realidade da indústria automobilística nacional impede a instalação imediata de equipamentos como *air bags* em todos os modelos de automóveis atualmente em fabricação, uma vez que veículos de concepção mais antiga não comportariam tais equipamentos.

Concordamos que tais medidas poderão, em grau variado, impactar no preço final dos veículos automotores. Contudo, é preciso termos em mente que as vantagens de tais medidas compensarão sobremaneira seus custos, tanto para o Estado brasileiro como para os consumidores de automóveis, uma vez que gastos paralelos ocasionados por acidentes veiculares, como atendimento médico-hospitalar e de reabilitação e o atendimento policial, serão minorados. Nesse aspecto, cuidamos também de propor projeto dispondo sobre a isenção do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) desses equipamentos de segurança, que estão, no geral, em torno de 15%, com o objetivo de aliviar o seu custo no orçamento já limitado da maior parte dos consumidores de veículos brasileiros.

Mesmo assim, não podemos permitir que a segurança dos indivíduos fique sujeita inteiramente à uma noção de economia de preços. Mais uma vez, as vantagens são bastante significativas tanto para o Estado brasileiro como para os próprios motoristas e passageiros, sem contar os pedestres. Segurança, acreditamos, não pode ser tratada como item de conforto.

Ademais, a legislação atinente à segurança veicular, frente ao Código de Trânsito Brasileiro, apresenta-se falha e desatualizada. Os avanços tecnológicos advindos da indústria automobilística mundial vêm sendo limitados, na prática, a um número reduzido de brasileiros. Este Projeto de Lei, portanto, tem como objetivo suplementar a democratização da provisão de itens de segurança veicular ao maior número possível de motoristas, passageiros e pedestres.

Dessa forma, é com a preocupação de disponibilizar uma legislação justa, programada e preocupada com a segurança veicular que apresentamos este Projeto de Lei, esperando contar com o indispensável apoio dos ilustres pares do Congresso Nacional para a sua aprovação no prazo mais curto possível.

Sala das Sessões, em 4 de maio de 2006.

Deputado DIMAS RAMALHO
PPS/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI N.º 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 I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes

cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
