

AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO
DE MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.114-A, DE 2007

(Do Sr. Brizola Neto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamentos obrigatórios de veículos; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

i – cinto de segurança de, no mínimo, três pontos para todos os ocupantes do veículo, conforme regulamentação do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé; (NR)

.....

§ 4º O CONTRAN estabelecerá prazo para o atendimento do disposto neste artigo, bem como para que itens ainda opcionais passem a constituir equipamentos obrigatórios, uma vez comprovada sua eficácia na garantia da segurança dos ocupantes. (NR)”

Art. 2º Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A garantia da segurança dos ocupantes dos veículos é uma das maiores preocupações quando se trata de definir quais os equipamentos devem ser considerados obrigatórios para os veículos em circulação. Porém, há que se tomar cuidado para não “engessar” a indústria, consagrando, na letra da lei, itens que podem tornar-se obsoletos com o avanço dos conhecimentos tecnológicos. Isso porque a evolução das pesquisas em torno do tema segurança veicular é muito rápida e, se a norma legal obriga a utilização de um determinado equipamento hoje tido como eficiente, as empresas do setor automobilístico podem vir a ter dificuldades para introduzir melhoramentos em seus veículos.

Com o intuito de encontrar o equilíbrio entre o que é imprescindível para a segurança dos ocupantes do veículo e a flexibilidade necessária para permitir a evolução tecnológica, o legislador, ao elaborar o Código de Trânsito Brasileiro, elencou uma lista pouco extensa de equipamentos obrigatórios, deixando para o CONTRAN a competência para exigir outros itens, à medida que as pesquisas sobre segurança veicular evoluíssem. Os equipamentos hoje exigidos, como o cinto de

segurança e o tacógrafo, por exemplo, são itens de uso consagrado e indiscutivelmente aceitos como importantes para a segurança do trânsito.

Não obstante considerarmos acertada a postura do CTB, entendemos que é possível introduzir dois aperfeiçoamentos no texto em vigor, motivo pelo qual estamos apresentando este projeto de lei. No primeiro deles, estamos especificando que deve ser utilizado o cinto de segurança de três ou mais pontos para todos os ocupantes dos veículos, equipamento que já é obrigatório para os bancos laterais dianteiros e traseiros e vem sendo crescentemente utilizado nos bancos intermediários, visto que não representa um acréscimo de custo específico.

Note-se, a propósito, que alguns itens ainda não obrigatórios já estão sendo adotados pela indústria automobilística, como é o caso do “*air bag*”, dos freios com sistema anti-travamento, conhecidos como freios ABS, e das barras de proteção lateral. Outras inovações também estão sendo testadas, como é o caso da carroceria com deformação controlada, que absorve impactos, e do volante auto-retrátil. Há ainda pesquisas de ponta, em laboratório, que estudam um mecanismo de frenagem mais eficiente, baseado numa mescla dos sistemas hoje conhecidos. Ocorre que logo que são lançados no mercado, esses equipamentos têm preço bastante alto, o que inviabiliza sua adoção imediata, pelo menos para os veículos populares.

Para tentar contornar esse problema e, ao mesmo tempo, evitar que as inovações demorem demais a se popularizar no mercado brasileiro, estamos prevendo que o CONTRAN determine prazo para que itens ainda opcionais passem a constituir equipamentos obrigatórios, uma vez comprovada sua eficácia na garantia da segurança dos ocupantes. Assim, aproveitando a competência que o CONTRAN já detém quanto ao estabelecimento de novos equipamentos obrigatórios, poderia ser fixado um cronograma para que os veículos comercializados no País passassem a adotar a tecnologia de ponta no que concerne a itens de segurança.

Para permitir que a indústria automobilística e o próprio CONTRAN se adequem às novas normas, estamos prevendo um prazo de 90 dias a partir da publicação para a entrada em vigor da lei que vier a originar-se da presente proposta. Esse foi, a propósito, o mesmo prazo previsto quando da entrada em vigor do próprio CTB.

Na certeza de que estamos colaborando para a melhoria das condições de segurança dos veículos em circulação, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 17 de maio de 2007.

Deputado **BRIZOLA NETO**

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

LEI Nº 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 IX
DOS VEÍCULOS**

.....

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PARECER VENCEDOR

I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei com propósito de alterar o inciso I do art. 105 do Código de Trânsito brasileiro, Lei nº 9.503/97, para definir como equipamento obrigatório do veículo o cinto de segurança de, no mínimo, três pontos para todos os assentos, conforme regulamentação do CONTRAN.

O projeto altera, ainda, o § 4º do mesmo artigo, determinando que o CONTRAN estabelecerá prazo para o uso da nova modalidade de cinto de segurança e para que os itens ainda opcionais passem a constituir equipamentos obrigatórios.

Na elaboração de seu Parecer, o Relator, Deputado Nelson Bornier, votou pela aprovação do PL, nos termos da emenda aditiva por ele apresentada. Na emenda, o Relator acrescenta o inciso III no mesmo art. 105, tornando obrigatório, também, o encosto de cabeça para todos os veículos automotores cujos assentos sejam dotados de cintos de segurança de, no mínimo três pontos.

II – VOTO

A crescente violência no trânsito tem instado o poder público a propor alterações na Lei 9.503/97, com o propósito de tornar mais rigorosas sua aplicação e as penalidades decorrentes de sua inobservância.

O projeto de lei ora analisado, de autoria do ilustre Deputado Brizola Neto, vem imbuído desta nítida pretensão, pelo que até poderia trazer grandes contribuições à seara do direito de trânsito, não fosse por certos desajustes que o maculam e dos quais trataremos logo adiante.

A primeira observação que corrobora o parecer pela rejeição do presente projeto de lei funda-se na premissa do próprio autor da proposição, quando, em sua justificação, asseverou que “há que se tomar cuidado para não 'engessar' a indústria, consagrando, na letra da lei, itens que podem tornar-se obsoletos com o avanço dos conhecimentos tecnológicos”.

Ora, é exatamente pelo descuido na consideração desse argumento irrefutável – avanço tecnológico – que o projeto de lei peca em seu inteiro teor. Aprovar uma lei que obrigue as indústrias a adotar um tipo específico de cinto de segurança, no presente momento, é o mesmo que fazer cessarem, para o futuro, as pesquisas e os estudos para o aperfeiçoamento da proteção das pessoas no interior de veículos automotores.

Se a lei vier determinar a obrigatoriedade do uso do cinto de três pontos em todos os assentos, é lícito concluir que este seria o último estágio do avanço tecnológico atinente à matéria. Além disso, a regulamentação deste tema, sujeito que está às vicissitudes desses avanços tecnológicos, ficaria melhor disciplinada se atendesse a um processo legislativo simplificado e ágil, como o que se apresenta em uma Resolução.

Não foi à toa que o legislador, quando da confecção do Código de Trânsito brasileiro, determinou que seria do CONTRAN – órgão executivo máximo para assuntos de trânsito – a competência para, de tempos em tempos, exarar regulamentação específica para esse fim, conforme requisição legal. Assim, para que, de fato, não ocorra o “engessamento” da indústria automobilística, é razoável deixar – tal como já acontece – a cargo do CONTRAN a regulamentação sobre a especificação dos cintos de segurança veiculares.

Aliás, desde 1972, o CONTRAN vem trabalhando para o aperfeiçoamento da legislação atinente ao cinto de segurança, a se ver pelas edições das Resoluções de nºs 456/1972; 615/1983; 620/1983; 622/1983; 632/1984, todas revogadas pela Resolução nº 658/1985, também revogada pela de nº 02/1998, a qual, finalmente, fora revogada pela Resolução nº 14/1998. Registre-se, ainda, a edição das Resoluções nºs 44 e 48, ambas de 1998.

O segundo ponto que merece atenção é o que diz respeito à obrigatoriedade do encosto de cabeça para todos os assentos dos veículos automotores. Realmente, trata-se de matéria de grande relevância para a segurança dos passageiros no interior do veículo, de modo que, seu uso correto, pode evitar sérias lesões no pescoço e na coluna cervical.

Ressalte-se, contudo, que o CONTRAN, mais uma vez, cuidou de disciplinar a matéria, mediante a Resolução 44, de 21 de maio de 1998, que dispôs sobre os requisitos técnicos para o encosto de cabeça, de acordo com o art. 105, III, do Código de Trânsito brasileiro.

Finalmente, pretende, ainda, o nobre autor da proposição seja fixado prazo para que os itens ainda opcionais passem a constituir equipamentos obrigatórios, uma vez comprovada sua eficácia na garantia da segurança dos ocupantes. Outra vez mais, agiu tempestivamente o CONTRAN, quando criou a Resolução 14/1998, a qual estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação. Não nos parece oportuno, portanto, a criação de uma lei com o fito de estabelecer normas já dispostas nas Resoluções exaradas pelo órgão competente para tal mister, a saber, o CONTRAN.

À luz do exposto e em nome da manutenção da segurança jurídica atinente ao Código de Trânsito brasileiro, voto rejeição do projeto de lei nº 1.114, de 2007 e, bem assim, da Emenda Aditiva que o acompanha.

Sala da Comissão, 24 de outubro de 2007.

Deputado HUGO LEAL

Relator do vencedor

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.114/07, nos termos do parecer do Deputado Hugo Leal, designando relator do vencedor. O parecer do Deputado Nelson Bornier passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Aline Corrêa, Carlos Brandão, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Devanir Ribeiro, Dr. Paulo César, Giovanni Queiroz, Gonzaga Patriota, Lael Varella, Moises Avelino, Ricardo Barros, Arnaldo Jardim, Claudio Cajado, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Felipe Bornier, Jurandy Loureiro, Milton Monti, Osvaldo Reis, Pedro Fernandes, Roberto Britto e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 19 de dezembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO NELSON BORNIER

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera o inciso I do art. 105 da Lei nº 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer como equipamento obrigatório do veículo o cinto de segurança de, no mínimo três pontos, para todos os assentos do veículo, conforme regulamentação do CONTRAN.

Altera também o § 4º do mesmo artigo determinando que o CONTRAN estabelecerá prazo para o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e para que os itens ainda opcionais passem a constituir equipamentos obrigatórios, uma vez comprovada sua eficácia na garantia da segurança dos ocupantes do veículo.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

II - VOTO

A alteração proposta pelo autor do projeto ao disposto no inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, que trata do cinto de segurança como equipamento obrigatório do veículo, constitui uma medida importante, pois determina a oferta de cintos de, no mínimo, três pontos, para todos os assentos do veículo.

Os cintos de segurança, quando começaram a ser instalados nos veículos eram do tipo “dois pontos”, ou seja, apenas passavam pela cintura do ocupante do assento. Nos últimos anos foram aperfeiçoando-se sendo comprovada a maior eficácia do tipo conhecido como “de três pontos”, que passa pela cintura, peito e um dos ombros do passageiro. Dessa forma, oferece um mais adequado modo de retenção da pessoa, em caso de freadas bruscas do veículo.

Ocorre que esse tipo de cinto só é atualmente oferecido para os passageiros sentados junto às portas e janelas do veículo. Para os que se encontram no assento do meio, continua a ser apresentado o cinto de dois pontos, embora seja possível a instalação do de três pontos também em tal posição. A proposta em análise atenta, pois, para uma maior oferta de segurança beneficiando todos os passageiros do veículo.

Vemos, no entanto, que ao se oferecer esse tipo de cinto para inclusive os assentos do meio, será necessário tornar obrigatório também os encostos de cabeça para todos, afim de proteger o passageiro do conhecido “efeito chicote”, causador de lesões na coluna cervical, as quais podem ser agravadas pelo uso do cinto de três pontos quando instalado no assento que não for dotado de encosto de cabeça.

Essa observação nos induz a apresentar emenda ao projeto propondo também uma alteração no inciso III do art. 105, que trata do encosto de cabeça como equipamento obrigatório. Por sinal, o Contran, trata, em sua Resolução nº 44/98 sobre a obrigatoriedade da oferta de encostos de cabeças nos veículos, porém, não faz essa exigência para todos os assentos.

A iniciativa de se estabelecer prazos para que equipamentos opcionais de comprovada eficácia se tornem obrigatórios é, a nosso ver, um avanço

importante, principalmente no aspecto da segurança do passageiro, o qual exige solução que não pode esperar ou se dar ao luxo de um adiamento.

Diante do exposto, somos pela aprovação do PL nº 1.114/2007, com a emenda que apresentamos.

Sala da Comissão, em 04 de setembro de 2007.

Deputado NELSON BORNIER

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 1º do projeto o seguinte dispositivo:

"Art. 105.....

.....

*III – encosto de cabeça para todos os veículos
automotores cujos assentos sejam dotados de cintos de
segurança de, no mínimo três pontos, segundo normas
estabelecidas pelo CONTRAN*

....."

Sala da Comissão, em 04 de setembro de 2007.

Deputado NELSON BORNIER

FIM DO DOCUMENTO
