

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.388, DE 1995

Cria o Programa de Segurança Veicular PROSEGVE, e dá outras providências.

Autor: Deputado JÚLIO REDECKER

Relator: Deputado EDSON APARECIDO

I – RELATÓRIO

1. O Projeto de Lei sob exame pretende criar o Programa de Segurança Veicular – PROSEGVE – com o objetivo de aparelhar os veículos comercializados no país com equipamentos capazes de evitar acidentes ou minimizar seus efeitos sobre passageiros e pedestres (art. 1º).

O Programa, a ser desenvolvido no âmbito do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, consistirá na expedição por esse Conselho, dentro de trezentos e sessenta e cinco dias da publicação da lei, de resoluções (art. 2º): I) tornando obrigatória a instalação, nos veículos fabricados ou montados no Brasil, de a) bolsas de ar automaticamente infláveis – air bags, b) terceira luz de freio – break light, c) cinto de segurança de três pontos, no banco traseiro, d) barra lateral de reforço nas portas e e) suporte de proteção ajustável aos bancos, para a cabeça dos ocupantes; II) definindo normas de segurança relativas a a) fixação de bancos em ônibus, b) transporte de crianças, c) ancoragem de bancos, d) fechamento de portas de ônibus, e) integridade do veículo em caso de capotamento, f) estrutura do habitáculo em cabine de passageiro; III) adequando estrutura e posicionamento de pára-choques visando a eliminar a periculosidade para pedestres e veículos leves, em caso de acidente; IV) reformulando o atual sistema de inspeção veicular,

submetendo todos os veículos, anualmente, a rigorosa vistoria pelos órgãos de trânsito e estabelecimentos credenciados.

As referidas resoluções deverão fixar prazo, não inferior a um ano e não superior a dez, para que fabricantes e montadoras se adequem ao PROSEGVE (parágrafo único).

Determina o art. 3º. que essas mesmas medidas sejam exigidas dos veículos importados, esclarecendo ainda o art. 4º que tudo isso será sem prejuízo do estabelecido no §2º, do art. 37, da Lei nº 5.108, de 1966 – Código Nacional de Trânsito (Código anterior).

2. Na justificação do Projeto, seu autor lembra que os dados estatísticos referentes a acidentes de trânsito são alarmantes, devendo a inconformidade da sociedade se traduzir em ações efetivas, entre as quais relaciona a adequação dos veículos nacionais a condições de segurança já exigidas em países em que o trânsito é questão prioritária.

3. Submetida a proposição à COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, foi aprovado por unanimidade, na forma do parecer do Relator, Deputado HERCULANO ANGHINETTI.

4. A COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE, analisando o PL, também o aprovou por unanimidade, na forma, porém de Substitutivo, oferecido pelo Relator naquela Comissão, Deputado CARLOS NELSON, colhendo-se do parecer:

“.... sem pretender desmerecer da competência legal do CONTRAN, parece-nos que a intenção do ilustre autor foi apontar a esse Conselho prioridades, aspectos relacionados à segurança veicular que necessitam ser objeto de norma legal com alguma brevidade.

Não tratou, o nobre Deputado Júlio Redecker, de regulamentar o emprego dos equipamentos obrigatórios que propõe, como sói acontecer em proposições semelhantes, mas, antes, de fincar parâmetros dentro dos quais deverá exercer sua competência o órgão responsável do Poder Executivo.

No que tange aos equipamentos propostos, nenhuma ressalva fazemos à terceira luz de freio, aos cintos de segurança de três pontos no banco traseiro, à barra lateral de reforço nas portas, aos air-bags e aos suportes de proteção ajustáveis, nos bancos, para a cabeça dos ocupantes, até porque são itens cuja

introdução nos automóveis já se dissemina. Todavia, sobre esses dois últimos, é preciso que se faça alguns esclarecimentos.

As bolsas de ar automaticamente infláveis, os airbags, parecem-nos equipamento de comprovada utilidade, a despeito de acontecimentos fortuitos, como a ocorrência de morte de crianças imprudentemente colocadas no banco dianteiro, atingidas letalmente quando expelida a bolsa de ar, e o acionamento involuntário do mecanismo, devido a impactos violentos do veículo contra obstáculos existentes nas péssimas vias brasileiras, como buracos e quebra-molas irregulares. Tanto são raríssimos esses acontecimentos que é cada vez maior o interesse do mercado consumidor em adquirir veículos com esse item de segurança, desejo que não tem passado despercebido pelas montadoras nacionais. Também são, os encostos para cabeça, precaução de comprovada utilidade, capazes de evitar, no caso de impactos frontais, graves danos à coluna cervical, gerados na colisão do ocupante do veículo com o encosto de seu banco. Não por acaso, portanto, vê-se que os fabricantes estão colocando esse equipamento na maioria dos carros.

Todavia, mesmo sabendo da importância desses itens de segurança, não podemos desprezar as novas determinações impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro, que contemplam a obrigatoriedade dos citados equipamentos. Estaríamos sendo redundantes, pois, se acatassemos a exigência imposta, nesse particular, pelo projeto, mesmo tendo conhecimento de que houve veto presidencial em relação à obrigatoriedade dos airbags, já que tal veto ainda está pendente de apreciação pelo Congresso.

Já no inciso concernente à edição de normas de segurança, algumas supressões precisam ser feitas. A primeira delas é a da alínea a, vez que a fixação de bancos em ônibus foi regulamentada pela Resolução CONTRAN nº 811, de 1996, posterior, portanto, à data de apresentação do projeto. A segunda, da alínea c, dado que a ancoragem de bancos dos automóveis é matéria regulamentada pela Resolução CONTRAN nº 463, de 1973. Já tendo se referido aos bancos de ônibus, parece-nos que a intenção do autor, aqui, seria prever normas de segurança aplicáveis aos veículos de passeio. Na ausência de maiores explicações, é o que tomamos como verdade, forçando-nos, pois, a recusar dito dispositivo.

Relativamente ao transporte de crianças, aspecto mencionado na alínea b, não nos parece claro se está se falando do transporte escolar (ônibus e vans) ou do

transporte de crianças nos próprios automóveis de passeio, como seria o caso das cadeiras para bebês, acopladas ao banco traseiro. Na dúvida, abrigamos a última possibilidade, vez que para o transporte escolar foram estabelecidos parâmetros bastante rígidos pelo novo Código de Trânsito Brasileiro.

Mais adiante, no inciso III do art. 2º, outra vez nos deparamos com assunto já regulamentado (estrutura e posicionamento de pára-choques), vide Resolução CONTRAN nº 805, de 1995. Certamente, à época da apresentação do projeto, não havia o Conselho ainda expedido referido diploma legal, que agora vem frustrar essa proposta específica do ilustre autor. De toda sorte, não acreditamos que a mencionada resolução tenha oferecido adequado tratamento ao problema da ineficiência dos pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, que continuam expondo a sérios riscos (principalmente decapitação) os ocupantes dos lugares dianteiros dos automóveis que eventualmente venham contra eles se chocar. Propomos, então, que se indique ao CONTRAN a necessidade de se reformular tal norma, de maneira que se torne virtualmente impossível a ocorrência do efeito guilhotina, causado pela excessiva extensão em balanço da carroceria dos veículos de maior porte e pela precariedade de seus pára-choques.

Passando ao indico IV, novamente verificamos a existência de norma a respeito da matéria, editada, também nos parece, pouquíssimo tempo após apresentada a propositura em análise. Trata-se da Resolução CONTRAN nº 809, de 1995, que dispõe sobre as vistorias obrigatórias (de maneira adequada, diga-se). Necessária aqui, pois, outra supressão. Diga-se, a propósito, que o novo Código de Trânsito Brasileiro também veio dar diretrizes a essa matéria, tornando-a pacífica, por completo.

Finalmente, quanto aos prazos estabelecidos para a entrada em vigor das novas normas, julgamos que estes foram sugeridos de forma muito elástica. Um período de dez anos é demasiado tempo para que se implemente a adoção de quaisquer dos equipamentos ou procedimentos de fabricação que tenham sido aqui tratados. Estamos assim, reduzindo à metade o maior prazo previsto, período durante o qual serão perfeitamente exequíveis todos os objetivos do PROSEGVE.

5. O Substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transporte alterou a redação do inciso I do art. 2º, referindo-se à automóveis “em fabricação ou montagem no País”, eliminando dos equipamentos

obrigatórios o air bag e o suporte de proteção de ajustável nos bancos, para a cabeça dos ocupantes, e exigindo a definição de normas apenas nas hipóteses de transporte de crianças em automóveis de passeio, do fechamento de portas de ônibus, de integridade dos veículos em caso de capotamento e de estrutura dos habitáculos ou cabines de passageiro.

Ademais, deu nova redação aos incisos III e IV:

“III – de reformular a norma existente sobre estrutura e posicionamento de pára-choques traseiros de ônibus e caminhões, de forma tal que seja inteiramente preservado, no caso de colisões, o habitáculo dos automóveis;

IV – de tornar obrigatória a adoção, nos automóveis, de chassis que sejam capazes de se deformarem progressivamente, em caso de colisões”.

Por outro lado, no **parágrafo único** do **art. 2º**, reduziu para **cinco** o prazo fixado em dez anos, estendendo a regra aos proprietários de veículos.

Em relação ao **art. 4º** do PL, atualizou a referência feita ao **§2º** do **art. 37**, do Código Nacional de Trânsito, para **art. 105** da **Lei nº 9503, de 1997**, ou seja, o atual **Código de Trânsito Brasileiro**.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

1. Compete à esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania a análise de projetos, emendas e substitutivos submetidos à Câmara dos Deputados e suas Comissões, sob os aspectos da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa (art. 32, IV, a, do Regimento Interno)

2. O PL em apreço e o Substitutivo da Comissão de Viação e Transporte conferem atribuição ao CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito – órgão inserido na administração pública, nos moldes dos arts. 7º, I e 9º do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 7º - Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

Art. 9º. O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.”

3. Quanto ao tema, dispõe o **art. 61, §1º, II, e** da Constituição Federal, com a redação que lhe deu a **Emenda Constitucional nº 32, de 11 de setembro de 2001**:

“Art.61.

§1º São da iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

II – disponham sobre:

e) criação e extinção dos Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI;”

Antes da supra citada EC nº 32/2001, a alínea transcrita, inseria após a palavra “criação”, as expressões “**estruturação e atribuição**”. Em consequência, também o **art. 84, VI** sofreu alterações. A redação anterior determinava competir, “**privativamente ao Presidente da República**”, “**dispor sobre a organização e o funcionamento da administração federal, na forma da lei**”.

Na **dicção** atual, o inciso **VI** exhibe a seguinte redação:

“Art. 84.

VI – dispõe, mediante decreto, sobre:

a) organização e funcionamento da administração federal, quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos;

b) extinção de funções ou cargos públicos, quando vagos;

4. Como se vê de todo o exposto, o projeto de lei em pauta, e também o Substitutivo da COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE, padecem do vício de inconstitucionalidade, antes por violação da regra constitucional de reserva de iniciativa, e, hoje, já em face da Emenda

Constitucional nº 32/2001, por invasão de competência do Presidente da República, a quem a Lei Maior confere disciplinar a matéria por via de decreto, no receituário do art. 84 VI, a.

5. Estas considerações prejudicam o cotejo dos demais requisitos contemplados no art. 32, IV, a, do Regimento Interno, a cargo desta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2007.

Deputado EDSON APARECIDO
Relator