

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.114, DE 2007

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.

Autor: Deputado BRIZOLA NETO

Relator: Deputado NELSON BORNIER

VOTO EM SEPARADO DEPUTADO HUGO LEAL

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, de outubro de 2007.

Deputado HUGO LEAL