



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.802, DE 2009

(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Acrescenta inciso VII, ao art. 105, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que estabelece a obrigatoriedade de instalação dos sistemas de freios antitravamento ABS (anti-lock braking system).

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1806/2007.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica acrescentado inciso IV, e alíneas “a” e “b”, ao art. 105, da Lei Federal nº 9. 503, de 23 de setembro de 1997, com a seguinte redação:

“Art. 105

“VII – Os sistemas de freios antitravamento ABS (anti-lock braking system):

- a) a obrigatoriedade terá implantação progressiva, sendo 30% no primeiro ano de vigência da lei, 50% no terceiro ano e 100% no quinto ano.**
- b) Os automóveis importados somente serão registrados, pelos órgãos de trânsito, se equipados com freios antitravamento ABS, anti-lock braking system que atendam o disposto no inciso IV.” (NR)**

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Um moderno componente de segurança que ajuda o motorista principalmente nos dias de chuva é o sistema de freios ABS, em português: sistema antibloqueio de freios. O ABS evita o travamento das rodas em uma freada. Esse dispositivo de grande eficiência começou a ser introduzido em carros de série em 1978. Criado inicialmente para evitar o bloqueio das rodas dos aviões após a aterrissagem, o ABS foi aplicado em aviões desde antes de 1930. Por meio de sensores instalados nas rodas a informação sobre a frenagem brusca é mandada a uma central eletrônica e provoca uma reação que faz a roda girar sem travar. Em asfaltos molhados e escorregadios, tão comuns em um país tropical como o Brasil, o

automóvel, com o sistema de freios ABS, tem sua distância de parada reduzida em até 30% em relação aos carros com freios convencionais. Além disso, o motorista tem a opção de mudar a trajetória do carro, impossível para os sistemas tradicionais, que travam as rodas e o volante. Se estiver numa velocidade de 40 km/h e frear bruscamente, o carro vai patinar em linha reta por uns quatro metros. Se frear com ABS, ele não vai patinar e ainda terá a opção de desviar do veículo da frente. A eficiência do sistema pode ser facilmente comprovada com as informações adquiridas nos vários testes realizados pelos fabricantes. Comparando dois veículos idênticos e com mesmo peso, tendo como diferença apenas os freios (um equipado com ABS), foi observada uma redução média de 20% no espaço de frenagem. Na pista seca, o automóvel sem o sistema percorreu uma distância 19% maior até a parada em relação ao carro com ABS. Na pista molhada, a distância entre os dois carros é ainda maior: sobe para 23%, o que prova que o freio ABS é confiável e funcional, compensando o investimento neste opcional. Mas não é só a distância de frenagem que o sistema melhora. O comportamento do veículo em mais dois quesitos é importantíssimo na hora do acionamento dos freios: dirigibilidade e estabilidade. Quando requisitado, o sistema de freio convencional pode travar as rodas do eixo traseiro, fazendo com que o veículo perca a estabilidade, causando o conhecido "cavalo de pau." Já ao travar somente as rodas dianteiras, o condutor perde a dirigibilidade, podendo provocar até um acidente grave. Nos casos extremos de frenagem sem ABS, as quatro rodas do veículo podem travar e ocasionar a perda conjunta da estabilidade e da dirigibilidade.

No Brasil, o índice de instalação de ABS em carros pequenos ou populares, que representam mais de 70% da venda no país, é de apenas 3%. No mercado nacional total, não supera os 13%. Os Estados Unidos lideram o segmento com 91% dos automóveis com o sistema, contra 85% do Japão e 57% da China. Atualmente algumas montadoras comercializam o kit com ABS e Air Bag por R\$ 2.500. A instalação em uma oficina autorizada também pode custar o mesmo valor.

O descaso das montadoras com os veículos vendidos no Brasil fez com que o utensílio demorasse muito para ser incluído até como item opcional. O

custo de sua aplicação é apontado como razão para não oferecê-lo de série ou para em pacotes com acessórios de luxo, como bancos de couro, equipamentos de som e ar-condicionado. Há vários carros, principalmente modelos populares, que simplesmente não oferecem o ABS nem como opcional, mesmo que o consumidor se disponha a pagar por ele.

Também, a falta de atenção com segurança faz com que muitos brasileiros se preocupem mais com a aparência e o conforto, e na hora de escolher um carro novo deem preferência ao chamado "kit conforto", com vidro e travas elétricas, pintura metálica, som e tapete, do que os kits de segurança, como os que incluem o ABS.

O trânsito no Brasil continua um dos mais violentos e inseguros do mundo. Mas mesmo que assim não fosse, é inadmissível que cidadão brasileiro, como usuário e consumidor, não receba a mesma segurança e o mesmo respeito que a indústria automobilística, sediada no Brasil, confere aos consumidores nos seus países de origem.

Portanto, busco o apoio dos colegas legisladores par aprovar a presente proposição a fim de normatizar a obrigatoriedade do uso dos freios ABS nos veículos fabricados e comercializados no Brasil, assim, como fizemos recentemente com os airbags.

Sala das Sessões, 04 de março de 2009.

POMPEO DE MATTOS
DEPUTADO FEDERAL
PDT-RS

**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.

.....

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.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
