



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 15, DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1434, de 2023, que Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério

RELATOR: Senador Astronauta Marcos Pontes

14 de julho de 2026



PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, do Deputado Capitão Alden, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar equipamento obrigatório o dispositivo de abertura interna em porta-malas.*

Relator: Senador **ASTRONAUTA MARCOS PONTES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei (PL) nº 1.434, de 2023, de autoria do Deputado Capitão Alden.

O PL possui quatro artigos. O art. 1º enuncia o objeto da lei, qual seja, incluir dispositivo de abertura interna do porta-malas no rol dos equipamentos obrigatórios dos veículos. O segundo artigo modifica o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para incluir a citada obrigatoriedade. O art. 3º determina que o dispositivo de abertura do porta-malas será incorporado progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no país ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O quarto e último artigo contém a cláusula de vigência imediata da lei.

Ao apresentar o PL na Câmara dos Deputados, o autor do projeto justifica que a inclusão de dispositivo de abertura interna do porta-malas no rol de equipamentos obrigatórios previsto no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro constitui medida essencial para reforçar a segurança dos ocupantes dos veículos. A obrigatoriedade desse mecanismo, a ser regulamentado pelo Contran, impõe-se como dever das montadoras e como direito do consumidor, diante da relevância do automóvel no cotidiano e da necessidade de proteção integral da incolumidade física dos usuários.

Ainda segundo o autor, a medida visa enfrentar situações de risco concretas, como casos de sequestro relâmpago, nos quais vítimas são mantidas no porta-malas sem possibilidade de fuga, bem como acidentes envolvendo crianças que podem ficar presas nesses compartimentos, sujeitos a temperaturas potencialmente letais. O autor destaca que o crescimento urbano e o aumento da criminalidade reforçam a necessidade de soluções normativas que ampliem a segurança veicular.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental. A matéria foi inicialmente distribuída a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura e, após, segue para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes; e outros assuntos correlatos.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar, com exclusividade, sobre trânsito e transporte. Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto sob o aspecto formal, não se faz presente qualquer ofensa à Constituição, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Lei Maior.

Do ponto de vista da juridicidade, o PL corretamente busca alterar o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa. Ademais, não conflita com nenhuma outra legislação vigente.

Quanto ao mérito, o Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, revela-se adequado ao propor a incorporação de um dispositivo simples, de baixo custo e tecnicamente viável ao rol de equipamentos obrigatórios previsto no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro. Trata-se de medida alinhada à lógica de aprimoramento incremental da segurança veicular, historicamente adotada no País, por meio da qual dispositivos hoje amplamente consolidados — como airbags e sistemas de freios ABS — foram gradualmente incorporados ao ordenamento jurídico, contribuindo para a elevação dos padrões de proteção dos usuários.

A discussão acerca da obrigatoriedade de dispositivos de abertura interna do porta-malas ganha especial relevância quando se consideram situações envolvendo crianças, grupo particularmente vulnerável a acidentes domésticos e veiculares. Episódios de aprisionamento acidental em compartimentos de veículos, embora não sejam cotidianos, possuem elevado potencial de gravidade, sobretudo em razão das condições adversas de ventilação e temperatura no interior do porta-malas. Nesse contexto, a existência de um mecanismo simples que possibilite a abertura interna pode representar uma camada adicional de proteção, funcionando como medida preventiva compatível com o princípio da precaução que orienta a regulação de segurança veicular.

Sob outra perspectiva, ainda que não se trate de política de segurança pública em sentido estrito, não se pode ignorar que o ambiente de uso do veículo também se insere no contexto mais amplo da proteção à integridade física dos cidadãos. Situações de restrição indevida da liberdade em veículos, como em casos de subtração da liberdade da vítima, evidenciam a necessidade de mecanismos que ampliem as possibilidades de autoproteção. Nesse sentido, a disponibilização de um dispositivo interno de abertura do porta-malas não substitui as políticas para a segurança pública, mas agrega uma alternativa adicional que pode, em circunstâncias específicas, contribuir para a redução de danos.

Importa ressaltar que a adoção de medidas dessa natureza não implica incentivo a comportamentos de risco, mas sim a ampliação de instrumentos de mitigação de situações extremas. Assim como outros dispositivos de segurança passiva — cuja utilização não é permanente, mas eventual —, a abertura interna do porta-malas se insere na lógica de oferecer ao usuário meios adicionais de proteção em cenários adversos. Trata-se, portanto, de uma solução proporcional, de baixo custo e alinhada ao dever do Estado de promover condições mais seguras de circulação e uso dos veículos automotores.

Sob a perspectiva regulatória, a proposição preserva de forma adequada o equilíbrio institucional entre o legislador e o órgão regulatório, ao estabelecer normas gerais em lei e delegar àquele órgão a definição dos requisitos técnicos, prazos e condições de implementação. Tal modelo garante que a introdução do dispositivo ocorra de maneira progressiva, com a devida maturidade técnica e previsibilidade para a indústria, afastando preocupações quanto a eventuais impactos abruptos sobre o setor automotivo.

Ademais, a experiência internacional corrobora a pertinência da medida, na medida em que dispositivos de abertura interna de porta-malas já são exigidos ou amplamente adotados em mercados relevantes, como o norte-americano, evidenciando tratar-se de solução consolidada no âmbito da segurança passiva veicular. Soma-se a isso o fato de que o custo marginal de implementação é reduzido, sobretudo quando comparado a outros equipamentos já exigidos, o que reforça a razoabilidade da proposta sob o ponto de vista econômico.

Por fim, apresentamos emenda para aprimorar a técnica legislativa do texto, especialmente quanto ao conteúdo do art. 3º, que deve estar também incorporado ao art. 105 do CTB, em vez de estabelecer o comando relativo à regulamentação do Contran em lei autônoma.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 105.

.....

IX – dispositivo de abertura interna em porta-malas, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....

§ 7º A exigência estabelecida no inciso IX do caput deste artigo será incorporada progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo CONTRAN.” (NR)

EMENDA Nº

Suprima-se o art. 3º do Projeto de Lei nº 1.434, de 2023, renumerando-se o seguinte.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

**Relatório de Registro de Presença****14ª, Extraordinária - Semipresencial****Comissão de Serviços de Infraestrutura**

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODEMOS, UNIÃO)			
TITULARES		SUPLENTE	
EDUARDO BRAGA		1. CONFÚCIO MOURA	
VENEZIANO VITAL DO RÊGO	PRESENTE	2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
VAGO		3. FERNANDO DUEIRE	PRESENTE
JAYME CAMPOS	PRESENTE	4. ZEQUINHA MARINHO	
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	5. RENAN CALHEIROS	
VAGO		6. SERGIO MORO	PRESENTE
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	7. JADER BARBALHO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		SUPLENTE	
CID GOMES		1. CHICO RODRIGUES	
OTTO ALENCAR		2. CARLOS FÁVARO	
IRAJÁ		3. NELSON TRAD	
CARLOS VIANA		4. VANDERLAN CARDOSO	PRESENTE
SORAYA THRONICKE		5. LUCAS BARRETO	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO, AVANTE)			
TITULARES		SUPLENTE	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. DRA. EUDÓCIA	PRESENTE
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	2. ROGERIO MARINHO	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	3. HERMES KLANN	PRESENTE
WILDER MORAIS	PRESENTE	4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		SUPLENTE	
BETO FARO		1. FABIANO CONTARATO	
ROGÉRIO CARVALHO	PRESENTE	2. RANDOLFE RODRIGUES	
WEVERTON		3. VAGO	
JORGE KAJURU	PRESENTE	4. VAGO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		SUPLENTE	
ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE	1. TEREZA CRISTINA	PRESENTE
LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE	2. LUIS CARLOS HEINZE	
CLEITINHO		3. ANGELO CORONEL	PRESENTE

Não Membros Presentes

ROMÁRIO
SÉRGIO PETECÃO
IZALCI LUCAS
MARCOS DO VAL



Relatório de Registro de Presença

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 1434/2023)

REUNIDA A COMISSÃO NESTA DATA, É LIDO E APROVADO O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR PARECER DA COMISSÃO, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM AS EMENDAS Nº 1-CI E 2-CI.

14 de julho de 2026

Senador Marcos Rogério

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura