

## PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 152, de 2017, do Senador Elmano Férrer, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que somente poderão ser comercializados os modelos de veículos que tenham alcançado resultados mínimos em testes de impacto (crash tests).*



SF/18840.36322-83

Relator: Senador **RICARDO FERRAÇO**

### I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 152, de 2017, de autoria do Senador Elmano Férrer, que tem por objetivo estabelecer a obrigatoriedade de realização testes de impacto (*crash test*) para todos os modelos de veículos novos à venda no Brasil.

O art. 1º da proposição inclui na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o art. 103-A, contendo cinco parágrafos. O *caput* do dispositivo determina que todos os modelos de veículos novos comercializados no Brasil serão submetidos a adequados testes de impacto, cujos resultados deverão receber ampla publicidade.

Os parágrafos do art. 103-A determinam que cabe às montadoras de veículos patrocinar os testes, selecionar aleatoriamente os veículos em concessionárias, e divulgar os resultados por meio de campanhas de publicidade e em seu *website*. Fica ainda estabelecida a data a partir da qual será exigida a realização dos testes, 1º de janeiro de 2019. Também está prevista a aceitação de testes consagrados internacionalmente, no caso de veículos importados. Por fim, submete-se a regulamentação da matéria ao CONTRAN.

O art. 2º da proposição é a cláusula de vigência, que será imediata.

Na justificação, o autor considera que a melhor forma de se testar a segurança de um veículo nos dias de hoje é por meio de testes de impacto, avaliações que simulam acidentes dos mais variados tipos e que permitem analisar os danos causados à segurança e à estabilidade dos veículos, bem como aos seus ocupantes e aos pedestres, quando da ocorrência de colisões frontais, laterais ou de perda de controle.

Segundo o autor, como a esmagadora maioria dos automóveis vendidos no Brasil não é tão segura quanto os veículos comercializados na Europa, por exemplo, o número de acidentes e de mortes no trânsito brasileiro é superior ao verificado naquele continente.

Por essas razões, considera necessário aumentar a fiscalização dos níveis de segurança dos veículos vendidos no país, tornando obrigatória a realização e a divulgação de testes de impacto, realizados por instituição independente, para toda a frota nacional comercializada a partir de 2019.

O projeto foi encaminhado a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania em caráter terminativo, tendo recebido uma emenda, do próprio autor, no prazo regimental, com o objetivo de corrigir a redação da ementa do projeto, que não estava compatível com o corpo do PLS.

## **II – ANÁLISE**

Em se tratando de proposição sujeita ao caráter terminativo, cabe à CCJ apreciá-la quanto à constitucionalidade, à regimentalidade, à juridicidade e à técnica legislativa, além do mérito.

Quanto à constitucionalidade, por tratar de trânsito, a competência legislativa da União é dada pelo art. 22, XI, da Constituição Federal, e não existe vedação quanto à iniciativa da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal.

Sob o aspecto da regimentalidade, não há óbices à aprovação do PLS, pois sua tramitação obedeceu fielmente ao rito do procedimento abreviado, previsto na Constituição Federal (CF) – art. 58, § 2º, I – e no Regimento Interno do Senado Federal (RISF) – arts. 91 e 101.



Quanto à juridicidade, a proposição é dotada de generalidade, inova o ordenamento jurídico, é exequível e possui imperatividade.

Com relação ao mérito, são inegáveis a conveniência e a oportunidade de aprovação do PLS, que tem a intenção de motivar o mercado consumidor a exigir a oferta de veículos mais seguros pelo mercado produtor e, assim, reduzir os efeitos causados por acidentes de trânsito no Brasil.

Contudo, acreditamos que a orientação do consumidor no ato da compra por meio da afixação de selo no para-brisa de todos os veículos à venda e nas propagandas já existentes é medida mais econômica e eficaz para a consecução desse objetivo.

Consideramos também importante restringir a exigência aos veículos de passeio - automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários –, pois acreditamos que esse seja o alcance que deva ser dado à norma gerada.

Ademais, quanto à vigência, entendemos recomendável estabelecer o prazo de vigência vinculado à data de aprovação do projeto.

Quanto à técnica legislativa, em razão da necessidade de adequações necessárias ao texto do PLS nº 152, de 2017, optamos pela apresentação de substitutivo, em que acatamos o texto da Emenda nº 1-T, apresentada pelo autor do projeto.

Diante do exposto, apresentamos emenda substitutiva, cujo objetivo é escoimar a proposição de seus vícios e preservar sua nobre finalidade.

### III – VOTO

Por todos esses motivos, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do PLS nº 152, de 2017, e, no mérito, pela sua **aprovação**, na forma da seguinte emenda substitutiva, restando prejudicada a Emenda nº 1-T:

#### EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 152, DE 2017



Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que todos os modelos de veículos comercializados no Brasil sejam submetidos a testes de impacto (*crash tests*) para a avaliação de sua segurança.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 103-A:

“**Art. 103-A.** Os automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários novos, nacionais e importados, à venda em território nacional deverão ter sido previamente submetidos a testes de impacto apropriados (*crash tests*), realizados por entidades independentes, de acordo com o regulamento.

§ 1º Os testes de impacto deverão ser patrocinados pelas montadoras de veículos.

§ 2º Deverão ser adotados critérios aleatórios para seleção das amostras a serem testadas.

§ 3º Os resultados dos testes de impacto deverão ser divulgados mediante selo que conterá a pontuação alcançada no teste, a ser:

I – afixado no para-brisa de todos os veículos à venda;

II – exibido em anúncios em vídeo, televisionados ou exibidos na internet; e

III – incluído em publicidade impressa ou imagem na internet.

§ 4º A regulamentação determinará o conteúdo, o tempo mínimo de exibição e o tamanho mínimo do selo de que trata o § 3º.

§ 5º O resultado do teste não é condicionante da venda do veículo.

§ 6º Os veículos importados à venda em território nacional que tenham sido submetidos a testes nos mesmos parâmetros em seu país de origem estão dispensados de nova avaliação.”

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos:

I – a partir de 120 dias, para veículos de até mil cilindradas;



II – a partir de 360 dias, para veículos de mais de mil até duas mil cilindradas;

III – a partir de 720 dias, para veículos de mais de duas mil cilindradas.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

