



**EMENDA MODIFICATIVA N°  
(Medida Provisória nº 882, de 2019)**

Altera dispositivo da Medida Provisória nº 882, de 3 de maio de 2019, para dispor sobre a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997- Código de Trânsito Brasileiro.

Altere-se o Artigo 2º da Medida Provisória nº 872/2019, na forma abaixo estabelecida:

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.  
105.....  
.....  
.....

VIII - gravador de dados de acidentes de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

IX - Os ônibus e microônibus e demais veículos utilizados no transporte público e coletivo de passageiros, inclusive escolar, deverão contar com dispositivo de segurança que impossibilite a sua parada com as portas abertas, ou mesmo quando em movimento.

.....  
§ 7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dispositivos e informações dos equipamentos obrigatórios previsto neste código e em regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados a fiscalização em cumprimento as suas disposições.

CD/19003.04431-40



§8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o parágrafo anterior, as instituições públicas referidas, poderão requisitar, a qualquer tempo dos fabricantes, montadoras, encarroçadoras, concessionárias de veículos nacionais ou importados, os dados necessários a completude do atendimento."

## JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo do inciso VIII, ao Art. 105 tem o objetivo de tornar o gravador de dados de acidentes de trânsito é um dispositivo fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, já que infelizmente uma quantidade significativa de acidentes ocorrem em nosso País e sua elucidação muitas vezes é extremamente difícil, gerando processos longos e pouco técnicos, dificultando a responsabilização dos culpados e sua eventual reparação, sendo necessário a disponibilização de instrumentos para facilitar essa investigação e determinar as verdadeiras causas dos acidentes.

Conhecendo as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito, do através do levantamento técnico da investigação e da perícia, com o suporte dos dados obtidos através do gravador de dados de acidentes de trânsito, os boletins e laudos produzirão informações que poderão orientar os programas de prevenção de acidentes e a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, dentre outras.

A instalação desse dispositivo será facilitada porque todos os veículos com airbag (equipamento obrigatório, conforme a Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009) já têm um módulo de controle (computador) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do airbag. Assim ao disparar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos 5s anteriores ao impacto, força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o ABS entrou em funcionamento e até mesmo definir se a sua causa fora erro humano (imprudência) ou defeito mecânico do veículo, dentre outros.

Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do airbag, onde um software colhe e grava as informações



de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no país em janeiro de 2017.

É oportuno lembrar que a Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, publicada em 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. Recomendou-se aos países-membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nesse período, tendo como meta estabilizar e reduzir em até 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo. Com a adesão ao Pacto, o Brasil assumiu o compromisso internacional de reduzir as mortes por acidente de trânsito a partir de um plano de ação nacional entre os anos de 2011-2020.

Ao final desse período, o Parlamento brasileiro se alinhando ao esforço normativo mundial editou Lei 13.614/2018 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Brasileiro 2019-2028 (PNATRANS), que estabelece uma série de mecanismos e ações para conter as tragédias diárias do trânsito brasileiro. Assim, o governo brasileiro, se comprometem a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito, o que inclui aperfeiçoar o processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados.

Já no que tange ao acréscimo do inciso IX, a presente alteração objetiva conferir mais segurança aos usuários do transporte público coletivo de passageiros, vez que há grande número de acidentes envolvendo a abertura de portas, especialmente no trânsito urbano das cidades. Vez que é muito comum, e facilmente observável, os condutores ao chegarem ou sair dos pontos de ônibus com as portas abertas, gerando em enorme risco a vida dos passageiros, inclusive no transporte escolar.

Com a sugestão de criação do equipamento obrigatório denominado "gravador de dados de acidente de trânsito", uma espécie de "caixa preta" do veículo automotor, as disposições do parágrafo 7º tornar-se necessárias à medida que de nada adiantaria a existência do equipamento, se os órgãos e entidades públicas responsáveis pelo atendimento ao acidente não pudessem ter acesso ao respectivo dispositivos seria um grande contra-senso. Por outro lado, todos os demais equipamentos obrigatórios, as informações e dados deles devem estar igualmente



disponíveis, seja para equipe responsável pelo atendimento do eventual acidente, seja os responsáveis por fiscalizá-los, uma vez que sem esse acesso, o cumprimento do comando legal se tornaria inócuo. A exigência contida no parágrafo oitavo é uma continuidade necessária e imprescindível das disposições contidas no parágrafo antecedente, já que em muitas ocasiões as empresas responsáveis pela cadeia produtiva de veículo contém informações adicionais que são extremamente necessários a completude da dinâmica e atendimento dos acidentes, especialmente os que contém vítimas.

Após as alterações sugeridas no bojo do Art. 105 deste Código, especialmente, a criação dos parágrafos 7º e 8º, muito mais abrangentes e técnicos as disposições contidas neste artigo se tornaram obsoletas.

Sala da Comissão,

Deputado JOSÉ MEDEIROS