

PARECER N° , DE 2019

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 170, de 2015 (PL nº 1715/2007 na Casa de origem), do Deputado Arnaldo Jardim, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre veículos antigos modificados.

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº170, de 2015, de autoria do Deputado Arnaldo Jardim, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para dispor sobre veículos antigos modificados.

O Projeto contém três artigos. O primeiro artigo enuncia o objetivo da proposição. O segundo contém as alterações substanciais do projeto. O último artigo traz cláusula de vigência, que será imediata.

O art. 2º do PLC insere a alínea *h* ao inciso II do art. 96 para incluir o tipo “antigo modificado” na classificação dos veículos quanto à espécie. Ao art. 105 é acrescido o § 7º para dispensar os veículos de coleção e os antigos modificados de possuírem os equipamentos obrigatórios descritos nos incisos III, V e VII do art. 105 (encosto de cabeça, dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, e *air bag*).

O projeto insere ainda no anexo I do CTB a definição de veículo antigo modificado como sendo aquele fabricado há mais de trinta anos, que tem suas características originais modificadas.

SF/19345.34242-50

O terceiro artigo do projeto insere a cláusula de vigência, que será imediata.

O projeto foi distribuído para esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, não tendo recebido emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno, compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias e, no mérito, sobre trânsito e transporte.

Iniciando pelos aspectos formais, a Constituição Federal determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar sobre trânsito e transportes.

Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do Projeto, não se faz presente qualquer ofensa material ou formal à Constituição Federal de 1988, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Constituição.

Do ponto de vista da juridicidade, o Projeto corretamente busca alterar o Código de Trânsito Brasileiro, que é o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa.

Quanto ao mérito, devemos tecer algumas considerações.

Inicialmente, quanto à exigência do encosto de cabeça estabelecida no inciso III, o próprio inciso determina que a sua instalação se dará segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN. A norma vigente que trata do tema é a Resolução do CONTRAN nº 14, de 06 de fevereiro de 1998, que *estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências*. De acordo com essa resolução, apenas

os veículos automotores produzidos a partir de 1º de janeiro de 1999 deverão contar com encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, exceto nos assentos centrais.

No que tange ao inciso V, que prevê como equipamento obrigatório dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, a redação do inciso prevê que a sua instalação será segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN. Sobre o tema o CONTRAN editou a resolução nº 666, de 18 de maio de 2017. Entretanto, a norma dispõe sobre a fiscalização do sistema de controle de emissão de poluentes apenas de veículos diesel pesados, ou seja, com PBT acima de 3856 kg, produzidos a partir de 2012.

Quanto à exigência do inciso VII (*air bag*), a Lei nº 11.910, de 2009, ao incluir a obrigatoriedade de sua instalação, propôs a sua incorporação progressiva aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação. Para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados, a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição.

A regulamentação do tema se deu com a edição, pelo CONTRAN, da Resolução nº 311, de 03 de abril de 2009, que *dispõe sobre a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de segurança passiva - Air Bag, na parte frontal dos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados.*

Tendo sido feitas essas considerações acerca das normas que tratam dos equipamentos obrigatórios a que se refere a proposição em análise, constata-se que todo e qualquer veículo produzido há mais de trinta anos estão, desde já, dispensados de sua obrigatoriedade.

Destarte, produzir norma que permita que os veículos intitulados de antigos modificados e de coleção, cuja caracterização inclui ter sido fabricado há mais de trinta anos, sejam dispensados de tais equipamentos obrigatórios terá consequência prática a possibilidade de, no


SF/19345.34242-50

futuro, veículos já fabricados com os referidos equipamentos, ao completarem trinta anos, possam circular sem os mesmos.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **rejeição** do Projeto de Lei da Câmara nº 170, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

