



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 80, DE 2025

Requer o adiamento da votação do Projeto de Lei da Câmara nº 159/2017, para reexame da Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor.

AUTORIA: Senador Cleitinho (REPUBLICANOS/MG), Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF), Senador Carlos Portinho (PL/RJ), Senador Eduardo Girão (NOVO/CE), Senador Flávio Arns (PSB/PR), Senador Flávio Bolsonaro (PL/RJ), Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS), Senador Humberto Costa (PT/PE), Senador Magno Malta (PL/ES), Senador Marcio Bittar (UNIÃO/AC), Senador Plínio Valério (PSDB/AM), Senador Styvenson Valentim (PSDB/RN)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos dos arts. 279, II, e 315 do Regimento Interno do Senado Federal, adiamento da votação do PLC 159/2017, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para incluir entre os equipamentos obrigatórios dos veículos extintor de incêndio com carga de pó ABC”, para reexame da Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor.

JUSTIFICAÇÃO

O PLC 159/2017 propõe tornar obrigatório o uso de extintores de incêndio em veículos de passeio, contrariando decisão anterior do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que revogou essa exigência com base em estudos técnicos que demonstraram sua ineficácia e falta de necessidade para a segurança dos condutores e passageiros.

A Nota Técnica nº 63/2024 da SENATRAN, divulgada após a tramitação inicial da matéria, confirma que a obrigatoriedade do extintor não se justifica sob o ponto de vista técnico e pode, na prática, representar mais riscos do que benefícios para os motoristas. O documento oficial do próprio governo destaca que:

- Apenas 3% dos incêndios em veículos são controlados com o uso do extintor, evidenciando sua baixa eficácia;

- A maioria dos motoristas não tem treinamento adequado para usar o equipamento, o que pode causar queimaduras, inalação de fumaça tóxica e explosões, agravando os riscos ao invés de reduzi-los;
- Carros modernos possuem sistemas de segurança avançados, como corte automático de combustível e materiais menos inflamáveis, reduzindo drasticamente a probabilidade de incêndios severos;
- Nenhuma grande nação desenvolvida exige extintores para veículos leves, incluindo EUA, Alemanha, Japão e Canadá, que aboliram a exigência por falta de comprovação técnica de sua eficácia.

Além dos aspectos técnicos, há evidências de que a obrigatoriedade do extintor representaria um custo bilionário para a população brasileira, sem justificativa real para sua implementação. Na última exigência, surgiram denúncias de aumento artificial de preços, escassez forçada do equipamento e lobby de fabricantes e distribuidores, beneficiando um mercado restrito em detrimento dos consumidores. Esses fatos levantam suspeitas sobre os reais interesses por trás da proposta e reforçam a necessidade de um exame mais rigoroso antes da aprovação definitiva do projeto.

Outro ponto que reforça a necessidade de reexame da matéria é a interpretação equivocada do Decreto de 3 de agosto de 1993, utilizada pelo parecer que aprovou o projeto na CTFC. O relatório argumenta que a aprovação do PLC 159/2017 harmonizaria a legislação brasileira com a Regulação Básica Unificada de Trânsito, assinada por Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. No entanto, essa interpretação desvirtua o verdadeiro escopo do decreto, pois o próprio documento estabelece que suas disposições se aplicam exclusivamente à circulação internacional de veículos entre os países signatários, não criando obrigação para o trânsito interno de cada nação.

Além disso, a obrigatoriedade do extintor de incêndio em veículos de passeio não é uniforme entre os países signatários. Embora algumas nações tenham mantido a exigência, a decisão de aplicá-la internamente cabe a cada governo,

conforme sua legislação e estudos técnicos. O Brasil, ao revogar essa obrigação em 2015, seguiu um caminho respaldado por análises técnicas aprofundadas, enquanto outros países optaram por mantê-la com base em suas realidades específicas. Portanto, o argumento de que o Brasil estaria apenas "se adequando" ao tratado é falacioso, pois o próprio acordo internacional reconhece a autonomia de cada país na regulamentação de seu trânsito interno. Tentar justificar o PLC 159/2017 com base nesse decreto demonstra omissões e interpretações equivocadas no parecer da CTFC, o que se enquadra nas razões previstas no artigo 279, §3º, inciso II, do Regimento Interno do Senado, tornando legítimo o pedido de reexame da matéria.

Além disso, o inciso II do artigo 279, §3º, também se aplica à omissão da Nota Técnica nº 63/2024 da SENATRAN no parecer que aprovou a matéria. O documento não foi devidamente considerado pela CTFC, o que compromete a fundamentação da decisão tomada. Como se trata de um parecer oficial do governo, embasado em estudos técnicos recentes, sua exclusão da análise legislativa representa grave falha na avaliação da matéria, pois ignora informações que poderiam alterar substancialmente a conclusão do relatório.

Diante dessas considerações, fica evidente que a aprovação do PLC 159/2017 carece de embasamento técnico adequado e pode trazer prejuízos diretos ao consumidor brasileiro, tanto em termos de segurança quanto em impactos financeiros desnecessários. Dessa forma, solicito o reexame da matéria pela CTFC, para garantir que qualquer decisão legislativa esteja alinhada com a transparência, a governança e os reais interesses da população, e não de setores específicos da indústria.

Nestes termos, peço o apoio dos meus Pares na aprovação deste Requerimento.

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2025.

Senador Cleitinho
(REPUBLICANOS - MG)