

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