

## PARECER N° , DE 2014

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 195, de 2012, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o uso de sistema ABS nos veículos automotores.*

RELATOR: Senador **ANIBAL DINIZ**

### I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei do Senado nº 195, de 2012, de autoria do Senador Cyro Miranda, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para tornar obrigatório o uso de sistema antitravamento das rodas (ABS) nos veículos automotores.*

O art. 1º do projeto acrescenta o inciso VIII ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para prever o ABS como equipamento obrigatório para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Segundo o autor, a nova regra pretende abranger inclusive as motocicletas, veículos vulneráveis e que poderão se beneficiar do ABS. O art. 2º, por sua vez, estabelece o início da vigência da futura lei na data de sua publicação.

A matéria foi distribuída à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

(CCJ), cabendo a esta a decisão terminativa. No prazo regimental de cinco dias úteis, não foram oferecidas emendas por Senadores.

Em 12 de setembro de 2012, a CI manifestou-se pela aprovação do projeto, com a Emenda nº 01-CI, a qual apenas substitui, por uma questão de rigor terminológico, a expressão “sistema antitravamento das rodas”, na ementa e no art. 1º da proposição, por “sistema de frenagem antitravamento”.

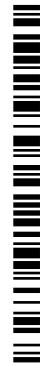
## II – ANÁLISE

Compete à CCJ, nos termos do art. 101, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas. Do mesmo modo, o art. 101, II, do Regimento atribui à CCJ, ressalvadas as atribuições das demais Comissões, emitir parecer, quanto ao mérito, sobre as matérias de competência da União.

Quanto à **constitucionalidade**, compete privativamente à União, nos termos do art. 22, XI, da Carta Magna, legislar sobre trânsito e transporte, não estando a matéria dentre as de iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal.

Em relação à **juridicidade**, a proposição inova o ordenamento jurídico e é dotada de generalidade, abstração e potencial coercitividade. Além disso, o projeto está em harmonia com as demais normas em vigor e os princípios de Direito aplicáveis à matéria, sendo o projeto de lei ordinária a via jurídica adequada ao fim pretendido.

No tocante à **regimentalidade**, o exame da matéria, conforme dito, é de competência desta Comissão, nos termos do art. 101, I e II, do RISF. Além disso, o projeto está escrito em termos concisos e claros e dividido em artigos (art. 236, RISF), é encimado por ementa (art. 237, RISF) e está acompanhado de justificação escrita (art. 238, RISF). Ademais, vem anexada à proposição a transcrição das disposições de lei invocadas em seu texto (art. 239, RISF).



SF/14305.49294-13

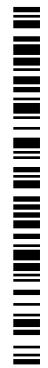
Quanto à **técnica legislativa**, é preciso ajustar a nova redação proposta ao art. 105 do CTB, para evitar a inadvertida revogação dos §§ 1º a 6º do artigo. Para isso, é necessário acrescer uma linha pontilhada após a redação do novo inciso VIII, mantendo-se ainda a menção à expressão “sistema de frenagem antitravamento”, conforme sugerido pela CI. No mais, o projeto atende às prescrições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Finalmente, quanto ao **mérito**, não há dúvidas de que a medida ora proposta é capaz de contribuir para o aumento da segurança no trânsito conforme já se pronunciou a CI. As vantagens e a necessidade de impor a instalação de um sistema de frenagem antitravamento foram ressaltadas no parecer daquela Comissão, o que não merece reparos.

Contudo, ao avaliar o aspecto econômico da medida, verificamos que a instalação compulsória de sistema antitravamento de freios em motocicletas populares terá grande impacto no preço de venda do produto. Para se ter uma noção da ordem de grandeza desse impacto, a instalação compulsória do sistema ABS poderia chegar a representar 22% do valor de venda dos modelos populares, algo em torno de 1.500 reais.

O aspecto econômico foi levado em consideração pelo Parlamento Europeu, que terminou por decidir tornar o ABS obrigatório apenas para as motocicletas com cilindrada maior que 150 cm<sup>3</sup>. Já para os veículos de menor cilindrada, foi facultado ao fabricante optar por equipar o veículo com sistema ABS ou outro denominado CBS, sigla derivada da expressão em inglês *combined brake system*.

O sistema CBS permite ativar os freios dianteiro e traseiro por meio de um único comando, controlando a proporção da distribuição da frenagem entre as rodas dianteira e traseira, o que permite a parada do veículo em uma menor distância. Sendo assim, embora esse sistema não seja capaz de impedir travamento das rodas, diminui as chances de que isso ocorra.



SF/14305.49294-13

Vale registrar que, embora os dois sistemas de frenagem tenham efeitos distintos e não sejam intercambiáveis, ambos têm por objetivo diminuir a distância necessária para a parada do veículo. Portanto, o ideal seria impor a instalação do sistema conjugado C-ABS, pois a atuação conjunta de ABS e CBS ofereceria maior possibilidade de segurança para o sistema de frenagem das motocicletas. Isso, porém, teria um impacto ainda maior nas motocicletas mais populares.

Sendo assim, ao sopesar a relação custo-benefício da medida em questão, acreditamos que a melhor decisão a ser tomada é a imposição de ABS apenas para as motocicletas com cilindrada maior que 150 cm<sup>3</sup>, facultando-se ao fabricante, para os veículos de menor cilindrada, optar por equipá-lo com um ou com outro sistema.

Por essas razões, entendemos necessária a apresentação de um substitutivo que incorpore as alterações ora propostas, assim como a emenda proposta pela CI, que objetiva maior rigor terminológico.

### **III – VOTO**

Nosso voto, diante dos argumentos apresentados, é pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 195, de 2012, e da Emenda nº 1 – CI, na forma do seguinte substitutivo:

#### **EMENDA N° , DE 2014 – CCJ (SUBSTITUTIVO)**

#### **PROJETO DE LEI DO SENADO N° 195, DE 2012**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornar obrigatório o uso de sistemas avançados de frenagem nos veículos automotores.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 105.** .....

.....  
VIII – sistemas de frenagem antitravamento (ABS), para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....  
§ 7º A exigência estabelecida no inciso VIII do caput deste artigo não se aplica às motocicletas de cilindrada menor ou igual a 150 cm<sup>3</sup>, para as quais fica facultado ao fabricante optar por equipar o veículo com sistema de distribuição de frenagem (CBS).” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/14305.49294-13