

## PARECER Nº , 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 abarcar 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 justificção escrita (art. 238, RISF). Ademais, vem anexada à proposição a transcrição das disposições de lei invocadas em seu texto (art. 239, RISF).

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 acrescentar 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 cm³. 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.

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 Nº       , DE 2014 – CCJ (SUBSTITUTIVO)**

#### **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 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 cm³, 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

