

PARECER Nº , DE 2015

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 195, de 2012, 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.*

Relator: Senador **CIRO NOGUEIRA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) 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, portanto, poderão se beneficiar do ABS. O art. 2º, por sua vez, estabelece o início da vigência da futura lei na data de sua publicação.

O PLS nº 195, de 2012, foi aprovado, na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) com a Emenda nº 01-CI, a qual apenas substitui, por questão de rigor terminológico, a expressão “sistema antitravamento das rodas”, na ementa e no art. 1º da proposição, por “sistema de frenagem antitravamento”.



SF/15638.70257-21

Posteriormente, na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), o Senador Aníbal Diniz apresentou relatório pela aprovação do projeto na forma de um substitutivo que acolheu a emenda da CI e excluiu a imposição da instalação de ABS para as motocicletas com cilindrada menor ou igual a 150 cm³. Porém, em função de aprovação do Requerimento nº 208, de 2015, de autoria do Senador Delcídio do Amaral, para que esta Comissão se manifeste sobre a matéria, o relatório do Senador Aníbal Diniz não chegou a ser votado.

Após o exame da matéria pela CAE, o PLS deve retornar à CCJ, a quem cabe decisão terminativa.

II – ANÁLISE

A proposição veio ao exame desta Comissão a requerimento do Senador Delcídio do Amaral, que argumentou acerca da necessidade de avaliar o impacto econômico decorrente da obrigatoriedade imposta pelo projeto de lei em análise.

Considerando que a CCJ deve se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, já que lhe cabe a decisão terminativa, a análise desta Comissão restringir-se-á aos aspectos econômico e financeiro da matéria.

No que tange ao mérito do projeto em tela, estamos de acordo com as análises já realizadas nas comissões anteriores. Como destacado nos relatórios precedentes, a imposição da instalação de um sistema que melhore a eficiência da frenagem dos veículos contribuirá para o aumento da segurança no trânsito. Do ponto de vista do orçamento público, isso se traduz em menor pressão sobre o aumento dos custos do Sistema Único de Saúde (SUS), que realiza boa parte dos tratamentos de emergência das vítimas de colisões no trânsito.

O substitutivo proposto pelo Senador Aníbal Diniz, sugeriu que fosse facultada a instalação de ABS nas motocicletas com cilindrada menor ou igual a 150 cm³, que poderia ser substituído por outro sistema de controle de frenagem denominado CBS, sigla derivada da expressão em inglês *combined brake system*.

O CBS é um sistema que 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



redução da distância de parada do veículo e diminui as chances de travamento das rodas.

Enquanto este projeto tramitava nesta Casa, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a Resolução nº 509, de 27 de novembro de 2014, que passou a obrigar que as motocicletas, motonetas, triciclos e quadriciclos com cilindrada igual ou superior a 300 cm³ sejam fabricados ou importados com sistema antitravamento (ABS) em todas as rodas, tendo ficado facultada a instalação do sistema nos veículos com cilindrada inferior a 300 cm³, casos em que os veículos poderiam ser equipados apenas com CBS.

A exigência do Contran será de baixo impacto para a indústria, uma vez que os modelos com cilindrada a partir de 300 cm³ já dispõem de sistema ABS ou C-ABS (CBS e ABS conjugados), fornecidos como item opcional de fábrica ou de série.

Quanto ao impacto para o consumidor, é preciso considerar que a instalação compulsória do sistema ABS poderia chegar a representar 22% do valor de venda dos modelos mais populares, cujos preços de venda sugeridos pelos fabricantes estão entre R\$ 7.000 e R\$ 8.000, aproximadamente. Já para os modelos de maior cilindrada o preço do sistema ABS representa no máximo 7% do preço de venda do veículo.

Por essas razões, apresentamos um substitutivo para estabelecer a exigência de instalação compulsória de ABS apenas para as motocicletas de cilindrada maior ou igual a 300 cm³, ficando facultada a instalação desse sistema para os veículos de cilindrada menor, que deverão vir equipados, pelo menos, com o sistema CBS, estando já incorporada a emenda proposta pela CI.

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLS nº 195, de 2012, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº , DE 2015 – CAE (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 auxiliares 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 Para as motocicletas de cilindrada inferior a 300 cm³, fica facultado ao fabricante substituir o equipamento de que trata o inciso VIII por sistema de distribuição de frenagem (CBS), conforme regulamentação do CONTRAN.” (NR)

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

