

PARECER Nº , DE 2015 2016

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**

Relator “ad hoc”: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

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”.

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 2, DE 2015 2016 – 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, em 17 de maio de 2016

Senador RAIMUNDO LIRA, Presidente em exercício

Senador WELLINGTON FAGUNDES, Relator “ad hoc”