

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 152, de 2017, do Senador Elmano Férrer, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que somente poderão ser comercializados os modelos de veículos que tenham alcançado resultados mínimos em testes de impacto (crash tests).*

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 152, de 2017, de autoria do Senador Elmano Férrer, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para determinar que somente poderão ser comercializados os modelos de veículos que tenham alcançado resultados mínimos em testes de impacto (*crash tests*).

A proposição contém dois artigos. O art. 1º insere o art. 103-A, e seus cinco parágrafos, no Código de trânsito Brasileiro. O *caput* do artigo determina que todos os modelos de veículos novos comercializados no Brasil serão submetidos a adequados testes de impacto, cujos resultados deverão receber ampla publicidade.

Os parágrafos do art. 103-A determinam que cabe às montadoras de veículos patrocinar os testes, selecionar aleatoriamente os veículos em concessionárias, e divulgar os resultados por meio de campanhas de publicidade e em seu *website*. Fica ainda estabelecida a data



SF/19171.87568-67

a partir da qual será exigida a realização dos testes, 1º de janeiro de 2019. Também está prevista a aceitação de testes consagrados internacionalmente, no caso de veículos importados. Por fim, submete-se a regulamentação da matéria ao CONTRAN.

O segundo artigo do projeto insere a cláusula de vigência, que será imediata.

Na justificação, o autor cita que os carros vendidos em países com reduzido número de mortes no trânsito se caracterizam por sua qualidade construtiva, com a utilização maciça de aços de alta resistência e carroceria planejada para resistir a diversos tipos de impacto.

Para o autor, a melhor forma de se testar a segurança de um veículo nos dias de hoje é por meio de testes de impacto que, ao simular acidentes dos mais variados tipos, permitem analisar os danos causados ao motorista, aos passageiros do automóvel e aos pedestres, bem como a estabilidade do carro e sua segurança em casos de colisões frontais, laterais e perda de controle.

O autor alega que os veículos vendidos no Brasil não oferecem a mesma segurança dos vendidos na Europa, algo que se reflete no elevado número de acidentes e mortes no nosso País. Para ele, a realização dos testes de impacto incentiva os fabricantes de veículos a melhorarem o nível de segurança dos carros, salvando assim um altíssimo número de vidas.

O projeto foi distribuído para esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa, tendo recebido uma emenda, do próprio autor, no prazo regimental, com o objetivo de corrigir a redação da ementa do projeto para compatibilizá-la ao conteúdo do PLS.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno, compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias e, no mérito, sobre trânsito e transporte.



Iniciando pelos aspectos formais, a Constituição Federal determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar sobre trânsito e transportes.

Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do projeto, não se faz presente qualquer ofensa material ou formal à Constituição Federal de 1988, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Carta Magna.

Do ponto de vista da juridicidade, o projeto corretamente busca alterar o Código de Trânsito Brasileiro, que é o compêndio legal sobre o tema, em vez de produzir lei esparsa. Ademais, não se conflita com nenhuma outra legislação vigente.

Quanto ao mérito, a medida proposta irá possibilitar aos consumidores terem informações mais acuradas quanto às características de segurança dos veículos disponíveis no mercado. E, do lado da indústria, induzirá a produção de veículos cada vez mais seguros tendo como consequência a redução do número e da gravidade dos acidentes.

Entretanto, como bem ponderou o Senador Ricardo Ferraço, em minuta de parecer apresentada a esta comissão, a orientação do consumidor no ato da compra, por meio da afixação de selo no para-brisa de todos os veículos à venda e nas propagandas já existentes, é medida mais econômica e eficaz para a consecução do objetivo a que se propõe o PLS em análise.

Acompanho-o também na opinião de que a norma deva alcançar apenas os veículos de passeio - automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários.

Uma vez que o CONTRAN já regulamentou os procedimentos para a realização deste tipo de teste com a edição da Resolução nº 221, de 11 de janeiro de 2007, que *estabelece requisitos de proteção aos ocupantes e integridade do sistema de combustível decorrente de impacto nos veículos*; da Resolução nº 721, de 10 de janeiro de 2018, que *estabelece requisitos de proteção aos ocupantes de veículos em casos de impacto lateral contra barreira deformável*; e da Resolução nº 756, de 20 de dezembro de 2018,



que estabelece requisitos de proteção aos ocupantes e integridade do sistema de combustível decorrente de impacto nos veículos, considero adequado que todo o procedimento para sua realização continue sendo estabelecido pelas resoluções editadas por aquele colegiado, por se tratar de matéria de natureza infralegal.

Ademais, quanto à vigência, proposta para data atualmente pretérita, propomos estabelecê-la em dois anos vinculada à data de publicação da lei oriunda do projeto.

Quanto à técnica legislativa, em razão da necessidade de adequações ao texto do PLS nº 152, de 2017, optamos pela apresentação de substitutivo, em que acatamos parcialmente o texto da Emenda nº 1, apresentada pelo autor do projeto.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei do Senado nº 152, de 2017, e, no mérito, pela sua **aprovação**, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 152, DE 2017

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que os modelos de veículos especificados comercializados no Brasil sejam submetidos a testes de impacto (*crash tests*) para a avaliação de sua segurança.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 103-A:

“**Art. 103-A.** Os automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários novos, nacionais e importados, à venda em território nacional deverão ser previamente submetidos a testes de impacto apropriados (*crash tests*), conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 1º Os resultados dos testes de impacto deverão ser divulgados mediante selo que conterá a pontuação alcançada no teste, a ser:

- I – afixado no para-brisa de todos os veículos à venda;
- II – exibido em anúncios de vídeo, televisionados ou na internet; e
- III – incluído em publicidade impressa ou imagem na internet.

§ 2º A regulamentação determinará o conteúdo, o tempo mínimo de exibição e o tamanho mínimo do selo de que trata o § 1º.

§ 3º Os veículos importados à venda em território nacional que tenham sido submetidos a testes de impacto em seu país de origem estão dispensados de nova avaliação, conforme regulamentação do CONTRAN.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos setecentos e trinta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

