

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## PROJETO DE LEI Nº 2.976, DE 2011

Determina a realização do teste de impacto (*crash test*) em modelos de veículos automotores fabricados ou montados no país, e dá outras providências

**Autor:** Deputado FELIPE BORNIER

**Relator:** Deputado VALDIVINO DE OLIVEIRA

### **VOTO EM SEPARADO** (Do Sr. Valdivino de Oliveira)

#### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei em pauta determina a realização de teste de impacto em modelos de veículos automotores fabricados ou montados no país com o propósito de garantir uma mínima segurança ao condutor e aos passageiros.

O teste será avaliado com base em índices adotados internacionalmente para cada categoria de veículo, devendo ser executados por entidades especializadas, dotadas de base tecnológica que será definida na forma de regulamento.

A proposição veda a comercialização de automóveis que não tenham passado por este teste, inclusive os importados.

É previsto um *vacatio legis* de trezentos e sessenta dias da publicação para a entrada em vigor da lei.

Além desta Comissão, a proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transporte e Constituição, Justiça e de Cidadania,

estando sujeita à apreciação conclusiva das comissões. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II – VOTO EM SEPARADO

A regulamentação de segurança de produto constitui uma das formas mais importantes de intervenção do Estado na economia. Isto porque, em muitos casos, o consumidor tem dificuldades em avaliar em que medida o consumo de um determinado produto é seguro ou não.

Atualmente o Brasil vem se consolidando entre os mais importantes mercados consumidores de veículos do mundo, com previsão de que as vendas devam duplicar em 2.025 quando comparadas ao ano de 2.010.

Note-se que uma maior demanda por segurança constitui característica típica de sociedades de renda média maior. No nosso país, constata-se ao longo do tempo uma atenção cada vez maior à questão da segurança no trânsito, o que certamente está associado ao incremento da renda per capita do país. Não à toa se aprovou alguns anos atrás um Código de trânsito e mesmo antes disso a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. Mais recentemente temos a atual e sadia discussão sobre a chamada “lei seca” que coíbe de forma mais incisiva os condutores alcoolizados.

Independente de o *chassi* do veículo ser produzido com este ou aquele material teoricamente mais ou menos resistente, o *crash test* é um indicador significativo da segurança, pois implica colocar o veículo em uma situação muito próxima aos acidentes da vida real.

No Brasil a preocupação do legislador com o tema da segurança dos veículos é antiga, pois a realização de testes de impacto está regulamentada no ordenamento pátrio desde a Resolução CONTRAN nº 463/73, a qual solicita comprovação da ancoragem dos assentos, deslocamento do sistema de controle de direção, mediante o “Ensaio de Colisão Contra Barreira”, ou seja, o *crash test*, os quais passaram a ser exigidos nos processos de homologação dos veículos/certificação de segurança veicular.

Verifica-se, dessa forma que o chamado *crash test* existe no ordenamento jurídico e nos processos de homologação dos fabricantes de automóveis há mais de 35 anos.

O estabelecimento de legislação referente à segurança veicular compete ao DENATRAN e CONTRAN vinculados ao Ministério das Cidades e a elaboração das normas e requisitos técnicos compete à ABNT.

A Portaria nº 190/2009, do DENATRAN estabelece que todos os veículos novos, nacionais ou importados, devem receber código específico no RENAVAM (Registro Nacional de Veículos Automotores) além do respectivo CAT (Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito), sendo que para tanto devem atender os requisitos de identificação e de segurança veicular.

O Anexo XI da Portaria nº 190, em seu item 1.5 lista os ensaios relacionados à segurança passiva do veículo e a correspondente Resolução do CONTRAN. Dentre os diversos ensaios, encontra-se o referente à proteção do ocupante utilizando-se o critério biomecânico, ou seja, *crash test* realizado com bonecos, o qual é disciplinado pela Resolução CONTRAN nº 221/2007 alterada pela Resolução CONTRAN nº 255/2007.

Vale ressaltar que as exigências estabelecidas na Resolução nº 221 vigoram para os novos projetos desde janeiro de 2012 e conforme estabelecido na referida Portaria nº 190 do DENATRAN, os laboratórios/testes, responsáveis pelos ensaios, são auditados por técnicos do DENATRAN e INMETRO na validação dos relatórios de homologação/certificação veicular. Os fabricantes que não possuem o equipamento de testes no Brasil devem demonstrar o atendimento aos requisitos em laboratórios no exterior, sendo sempre acompanhados pelas entidades do Governo.

Dessa maneira a iniciativa do ilustre Deputado Felipe Bounier, contida no Projeto de Lei nº 2.976, de 2011 determinando a realização do teste de impacto (*crash test*) já está contemplada na legislação supracitada, não havendo dessa maneira motivo para apoiarmos o referido Projeto de Lei.

Assim, divirjo do nobre Relator, e voto pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.976, de 2011.

Sala da Comissão, em de junho de 2013.

**Deputado VALDIVINO DE OLIVEIRA**  
**Relator**