

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013
(Do Sr. Paulo Abi-Ackel e outros)

Altera o art. 103 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

Art. 1º O art. 103 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 103.....

.....

§ 3º Todos os veículos fabricados no país deverão ser submetidos a testes de colisão realizados de acordo com as normas editadas pela Latin NCAP. Os resultados dos testes devem ser apresentados em todas as propagandas divulgadas e o consumidor deverá ser informado sobre a performance dos veículos nos referidos testes no momento da compra.

§ 4º Todos os veículos fabricados no país deverão alcançar no mínimo 4 estrelas nos testes de colisão realizados de acordo com as normas editadas pela Latin NCAP que deverão ser regulamentadas pelo CONTRAN.

§ 5º As exigências estabelecidas nos parágrafos 3º e 4º deste artigo serão progressivamente incorporadas aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, bem como para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. A exigência prevista no parágrafo 3º passa a vigorar no prazo de 180 dias a partir da regulamentação do CONTRAN e a exigência prevista no parágrafo 4º passa a vigorar a partir do 1º (primeiro) ano a partir desta regulamentação.

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (N R)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes de trânsito com mortes per capita são muito superiores no Brasil do que na Europa e Estados Unidos.

No final de 2009, a Confederação Nacional de Municípios – CNM lançou seu primeiro estudo sobre a mortalidade no trânsito brasileiro (http://www.cnm.org.br/images/stories/Links/24012013_estudo_transito_CBT.pdf).

Usando como fonte a base de dados de óbitos por acidentes de transportes terrestres do Sistema de Informações sobre Mortalidade, constatou-se que a quantidade de óbitos decorrentes de acidente de trânsito no Brasil cresceu de 17,1 por cada 100 mil habitantes em 2000 para 22,5 em 2010, enquanto que em países como a Austrália que, em 1970, tinha uma taxa de aproximadamente 30 mortes a cada 100 mil habitantes, em 2009, caiu para 7. O mesmo ocorreu em vários outros países, como por exemplo nos Estados Unidos em que a taxa caiu de 26 óbitos para 11 em cada 100 mil habitantes, da década de 70 aos dias atuais, conforme relatório do International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD).

De acordo com este estudo, constatou-se que em 2008, enquanto os Estados Unidos obtiveram uma taxa de 12,5 mortes a cada 100 mil habitantes, o Brasil obteve uma taxa aproximada de 30,1, sendo que a frota de carros norte americana é o dobro da brasileira. Naquele ano, o trânsito brasileiro matou 2,4 vezes mais do que o Norte Americano e 3,7 vezes mais do que na Comunidade Europeia. Enquanto no Brasil, a proporção de óbitos em acidentes de trânsito é de aproximadamente 20 ocorrências por 100 mil habitantes, em países como Áustria, Austrália, França e Bélgica este número está abaixo de 10 ocorrências por 100 mil habitantes.

O número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil chegou a 43 mil em 2012 e os gastos do SUS com o tratamento das vítimas graves desses acidentes, só no estado de São Paulo ultrapassa os R\$ 58 milhões por ano. Em Minas Gerais, foram R\$ 31,5 milhões em 2012.

O aperfeiçoamento técnico dos veículos é sempre lento, postergado por questões econômicas e culturais. Foi assim com os reforços laterais de aço e o cinto de segurança de três pontos, implantados e exigidos para a frota de forma gradual e hoje, obrigatória para todos os veículos.

Há ainda bastante espaço para se aumentar a segurança dos veículos brasileiros. No Brasil, não há obrigatoriedade de os veículos se submeterem a testes de colisão e os veículos fabricados no Brasil apresentam classificações nos testes de colisão muito inferiores aos europeus e norte americanos.

A adoção do teste de colisão na indústria nacional permitirá a visualização da qualidade do veículo quanto à segurança dos ocupantes e dos transeuntes. Ensejará ainda o desenvolvimento contínuo de estruturas veiculares que impactarão positivamente na qualidade desses modelos, uma vez que o consumidor, sabendo do nível de segurança de cada modelo, optará pela compra daquele com os melhores desempenhos nesses testes.

Embora os testes de colisão não sejam obrigatórios na comunidade europeia, são intensivamente utilizados como forma de promoção dos modelos pelas montadoras. A classificação obtida nos testes é forte argumento de venda. A segurança dos veículos na Europa é garantida pelas especificações técnicas dos componentes do veículo.

Nos Estados Unidos, há norma que obriga a divulgação dos resultados dos testes de colisão (DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, National Highway Traffic Safety Administration, 49 CFR Part 575, [Docket No. NHTSA-2006-25772], RIN 2127-AJ76, New Car Assessment Program (NCAP); Safety Labeling. A National Highway Traffic Safety Administration dos EUA acredita fortemente nos testes de colisão a ponto de estabelecer uma correlação entre seus resultados e a probabilidade de ocorrência de lesões.

Os veículos Brasileiros estão defasados quanto aos resultados obtidos nesses testes de colisão devido aos projetos e materiais utilizados nas suas estruturas e a ausência de equipamentos de segurança passiva em alguns modelos. Testes realizados com veículos brasileiros realizados pelo Latin NCAP apontam valores inferiores a 1 estrela para a grande maioria dos veículos populares (<http://bigstory.ap.org/article/ap-impact-cars-made-brazil-are-deadly>) e (<http://www.latinncap.com/po/>)

Dentre os fatores que melhoram os resultados nos testes de colisão, estão: (i) o uso de equipamentos de segurança e air bag; (ii) projeto da estrutura do veículo e (iii) utilização de aços de elevada resistência mecânica e alta tenacidade: nos testes de pior pontuação, mais de 78% da estrutura é feita com aço carbono. A utilização de uma maior variedade de tipos de aço com maior resistência mecânica proporciona a elaboração de um desenho que permita a absorção de energia no caso de colisão, garantindo resultados de 5 estrelas nos testes de colisão e, portanto, uma maior segurança dos veículos.

Sala das Sessões, em de de 2013

Deputado Paulo Abi-Ackel
PSDB/MG

Deputado Bruno Araújo
PSDB/PE

Deputado Antônio Imbassahy
PSDB/BA

Deputado Eduardo Azeredo
PSDB/MG