

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 ANTONIO BALHMANN

VOTO EM SEPARADO (do Sr. Guilherme Campos)

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

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.

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 Transportes e Constituição, Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva das comissões. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO

A regulação de segurança de bens de consumo constitui uma das formas mais importantes de intervenção do estado na economia e que tem se tornado cada vez mais importante. De fato, o crescimento da demanda por segurança constitui característica típica de sociedades de renda média crescente. No Brasil, 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.

No entanto, devido às complexidades técnicas relacionadas ao nível de segurança garantido pelos produtos ofertados, o consumidor tem dificuldades em avaliar em que medida o consumo de um determinado produto é seguro ou não, o que prejudica sua tomada de decisão. Ou seja, uma vez que a segurança do produto não é observável pelo consumidor, é natural que este exija do legislador, e de autoridades competentes, a garantia de padrões mínimos. Garantidos tais mínimos, a variável segurança deixa de ser fundamental e, assim, passa a uma posição secundária na decisão da compra de um veículo.

Uma vez que a capacidade de avaliação de segurança por parte dos consumidores é limitada, caso seja deixado à decisão dos produtores, estes se fixarão em elementos observáveis ao consumidor, como *design*, torque e comodidades internas, o que garantirá maior valor e maior participação no mercado. Informação é, em geral, algo custoso e, do ponto de vista econômico, há uma evidente assimetria de informação entre consumidor e indústria, no tocante à segurança. No extremo, quando a probabilidade de se encontrar um carro que atenda a elevados padrões de segurança se reduz abaixo de certo limiar, a tendência é que **todos** os produtores se descuidem do item segurança, resultando na inexistência de automóveis “seguros” em comercialização.

Desta forma, se faz necessário estabelecer padrões que garantam que a mínima segurança oferecida no mercado seja compatível com os anseios dos consumidores. O teste de impacto é um indicador significativo da segurança, pois coloca o veículo em uma situação muito próxima aos acidentes da vida real. Independente de método e material empregados na produção do chassi, o teste de impacto responde a indagações claras e diretas: em um impacto, a velocidade determinada, qual o grau de ferimento esperado ao condutor e aos passageiros conforme sua posição no automóvel?

Mantendo em vista a importância da questão e sua natureza, ditada pela complexidade das informações disponíveis ao consumidor, apresento em anexo Emenda Substitutiva, que mantém a intenção do nobre autor Dep. Felipe Bornier ao elevar esta questão do arcabouço infra-legal ao legal. Julgo necessária esta medida, uma vez que – conforme o princípio constitucional da legalidade estrita, estabelecido em nossa Constituição em seu art. 5º, inciso II – *“ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”*.

Por outro lado, de modo a garantir a flexibilidade da regulamentação deste mercado dinâmico e de alto conteúdo tecnológico, a emenda apresentada especifica a atuação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), observado o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997.

Desta forma o CONTRAN continuará com a flexibilidade necessária para a gestão da segurança no setor, em conformidade com nosso Código de Trânsito. Será apenas reduzida a discricionariedade do órgão quanto à aplicação de testes de impacto, sendo assim, serão mantidos os testes atualmente exigidos, aos quais poderão se juntar outros testes que venhamos a julgar necessários e factíveis com a evolução do setor, zelando assim pela constante manutenção dos padrões de segurança automotiva em nosso País.

Neste sentido a proposição visa dar ao consumidor a garantia que padrões mínimos estarão sempre garantidos, livrando-os assim da carga de analisar a complexa questão da segurança automotiva, que interessa não somente ao adquirente, já que sua decisão pode ter desdobramentos para todos que se envolvam em um acidente.

Dessa forma, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.976, de 2011, na forma da emenda substitutiva apresentada em anexo.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2012.

Deputado GUILHERME CAMPOS
(PSD/SP)



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.

SUBSTITUTIVO AO 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 ANTONIO BALHMANN

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei determina a realização do teste de impacto em modelos de veículos automotores comercializados no País e dá outras providências.

Art. 2º Todo modelo de veículo automotor, de modo a ser comercializado no País, independente de sua origem, será submetido a teste de impacto (*crash test*), com vista a comprovar a capacidade de resistência, ou modo de enfrentamento, de sua estrutura a colisões.

§ 1º A capacidade de resistência, ou modo de enfrentamento, de que trata o caput será mensurada conforme procedimentos de teste determinados pela Associação Brasileira de Normas Técnicas para cada modelo de veículo.

§ 2º Será reprovado no teste de impacto o modelo de veículo que não atender às exigências técnicas estabelecidas.

§ 3º Os testes de impacto serão executados por entidades especializadas, dotadas da base tecnológica exigida na forma de regulamento e acompanhadas pelo Conselho Nacional

de Trânsito, CONTRAN, nos termos do art. 12, inciso VII, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro 1997.

Art. 3º Somente poderão ser comercializados no País veículos automotores, inclusive os importados, cujos modelos tenham sido aprovados no teste de impacto previsto no caput do art. 2º.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor trezentos e sessenta dias após sua publicação.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2012.

Deputado GUILHERME CAMPOS
(PSD/SP)