

# 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

**PARECER REFORMULADO**

### 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 Transportes e Constituição, Justiça e de Cidadania,

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

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

A regulação 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. E isso prejudica a própria capacidade de tomar decisões que sejam racionais. Ou seja, como a segurança do produto não é quantificável, o consumidor é incapaz de levar em consideração esta variável chave na decisão de compra do veículo.

Certamente, o consumidor se fixará relativamente mais em elementos observáveis de *status*, torque e comodidades internas do que de segurança, na qual sua capacidade de avaliação é mais limitada. Do ponto de vista econômico, trata-se de um item em que há evidente assimetria de informação do consumidor relativamente à vendedora, impedindo que o comprador possa precificar de forma apropriada o item “segurança” em geral.

Um ou outro item de segurança são mais observáveis pelo consumidor como o freio a disco ou o *air-bag*. Outros itens até mais fundamentais como a própria resistência do veículo a batidas de maior envergadura apenas podem ser avaliados pelos consumidores que já conhecem e/ou que pesquisam o assunto em maior detalhe. Informação em geral é algo custoso.

O *crash test* é um indicador muito significativo da segurança, pois implica colocar o veículo em uma situação muito próxima aos acidentes da vida real. Independente de o *chassis* do veículo ser produzido com este ou aquele material teoricamente mais ou menos resistente, o *crash test* responde a indagações muito claras e diretas: em uma dada batida a uma determinada velocidade, qual o ferimento esperado sobre o condutor e os outros passageiros conforme sua posição no automóvel?

Naturalmente, a resposta do teste nunca será uma certeza, mas pode-se afirmar que os indicadores extraídos são muito similares ao que deverá acontecer na grande maioria dos casos.

A avaliação dos resultados dos *crash tests*, de qualquer forma, também exige uma avaliação de especialistas. Isso torna difícil converter o teste em informação simples que possa ser devidamente processada pelo consumidor de forma a influenciar sua decisão de compra.

Nesse contexto, o projeto determina que se definam parâmetros mínimos de segurança no *crash test* que simplesmente indicarão se o veículo cumpre parâmetros mínimos de segurança para a comercialização no país. Ou seja, o objetivo do projeto não é garantir que o consumidor saiba mais sobre a segurança do veículo que está adquirindo, mas sim dar a certeza ao comprador que se o automóvel está no mercado para comercialização, é porque o produto passou por um crivo prévio de especialistas que atestam a satisfação de parâmetros mínimos de segurança baseada no *crash test*. Isso faz sentido por que é muitas vezes difícil traduzir estes testes em informação que possa ser razoavelmente fornecida e devidamente digerida pelo consumidor de forma a afetar racionalmente sua decisão de compra.

Note-se que uma maior demanda por segurança constitui característica típica de sociedades de renda média maior. 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. Não a 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.

Esta tendência de maior preocupação com os itens de segurança sugere que o objetivo do projeto de lei em comento se encontra plenamente em sintonia às demandas atuais da sociedade brasileira. Dado o tempo médio que as pessoas dispendem em veículos automotores e dado o grau de letalidade observado nos acidentes automobilísticos, acreditamos que garantir o *crash test* constitui um incremento na capacidade de nossa legislação de salvar vidas e evitar sequelas físicas com profundo impacto no bem-estar das pessoas.

Cumprido destacar que o CONTRAN já tem definido várias regras por meio de Resoluções, indicando critérios de avaliação do automóvel pelo *crash test* e que estão em linha com a experiência internacional. A tabela a seguir sumaria as resoluções existentes e suas características:

<b>Resoluções</b>	<b>Objetivos e Limites</b>	<b>Forma do Crash Test</b>	<b>Regras Similares Internacionais</b>
Resolução CONTRAN 463/73, item 4 – Deslocamento do Sistema de Controle da Direção	Limites de deslocamento da coluna de direção para reduzir as possibilidades de lesões ao peito, pescoço e cabeça do condutor. A coluna de direção do veículo após o teste não deve se deslocar horizontalmente para trás mais do que 127 mm, em relação ao ponto não deformado do veículo.	Colisão do veículo contra uma barreira rígida a uma velocidade de 48 km/h, sendo que durante	Norma norte-americana FMVSS 204 ainda em vigor nos Estados Unidos da América e encontra similaridade com a Diretiva Européia 74/297/EEC e o Regulamento das Nações Unidas ECE R12.
Resolução CONTRAN 463/73, item 13 – Reservatório do combustível, gargalo e conexões do reservatório de combustível	Reduz o risco de incêndio em caso de colisão frontal. Durante e após o término do impacto o veículo não deve perder líquido a uma vazão superior a 28g/min.	Impacto frontal (crash test) contra uma barreira fixa a uma velocidade de 48 km/h com o reservatório de combustível do veículo contendo no mínimo 90% de sua capacidade de líquido que tenha peso específico não inferior a viscosidade substancialmente igual ao combustível usado no veículo.	Norma norte-americana FMVSS 301 ainda em vigor nos Estados Unidos da América e encontra similaridade com a Diretiva Européia 96/79/EEC e o Regulamento das Nações Unidas ECE R34.
Resolução CONTRAN 221/07, NBR	Índices máximos de lesão da cabeça,	Impacto frontal com 100% de sobreposição a	Legislações norte-americanas norma FMVSS 208 e das

<b>Resoluções</b>	<b>Objetivos e Limites</b>	<b>Forma do Crash Test</b>	<b>Regras Similares Internacionais</b>
ABNT 15300-1, 15300-2 e 15300-3 – Proteção ao ocupante, com avaliação de critérios biomecânicos	aceleração resultante do tórax, compressão do tórax, força transmitida axialmente através dos fêmures e critérios de lesão do pescoço	uma velocidade de 48 km/h ou, alternativamente, de impacto frontal com 40% de sobreposição a uma velocidade de 56 km/h.	Nações Unidas diretiva ECE-R 94. O Brasil é o primeiro e um dos únicos países latino-americanos a adotar tais requisitos.
Resolução CONTRAN 221/07, NBR ABNT 15240 – Comportamento da Estrutura do Habitáculo em ensaio de impacto traseiro	O deslocamento longitudinal de um ponto de referência no último assento traseiro em relação ao ponto de referência, situado na área estrutural do veículo, não deve exceder 75 mm.	Em ensaio de impacto traseiro o dispositivo impactador deve atingir o veículo a uma velocidade de 35 km/h.	Regulamento das Nações Unidas ECE R32. Ressalta-se que a <u>Comunidade Européia</u> , que tem como tradição adotar severas leis construtivas para homologação de veículos, <u>ainda não tornou os requisitos em epígrafe obrigatórios.</u>
Resolução CONTRAN 221/07, NBR ABNT 15241 – Integridade do sistema de combustível em ensaio de impacto traseiro	A taxa de vazamento permitida não poderá exceder 30 g/min	Em um ensaio de impacto traseiro com o dispositivo impactador atingindo o veículo com reservatório de combustível contendo no mínimo 90% de sua capacidade com líquido de densidade próxima à do combustível à uma velocidade de 35 km/h,	Regulamento das Nações Unidas ECE R34 e na norma norte-americana FMVSS 301, assim como na diretiva européia 70/221/EEC

Note-se que o ensaio de impacto frontal já é exigido pelo CONTRAN desde 1977. A homologação e concessão do número RENAVAM exige a realização destes ensaios em laboratório acreditado por órgão acreditador ou em laboratório que possua atestado de capacidade técnica

conferido pelo DENATRAN / INMETRO. Sendo assim, a regulamentação infra-legal brasileira atual já prevê a realização de, no mínimo, 3 *crash tests* para atendimento dos 5 requisitos legais acima mencionados e de mais 36 testes de segurança relacionados a outros requisitos.

A definição de um arcabouço legal básico com amplo espaço de flexibilidade aos normativos infra-legais consolidaria o entendimento da importância do crash-test, conferindo uma base jurídica mais robusta à regulamentação existente.

Tendo em vista o exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.976, de 2011.

Sala da Comissão, em            de            de 2013.

Deputado ANTONIO BALHMANN  
Relator