

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

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 e que tem se tornado cada vez mais importante. De fato, 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.

De outro lado, 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 minimamente bem informadas. Ou seja, como a segurança do produto não é quantificável pelo consumidor, este 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?

A questão importante aqui, no entanto, não é avaliar o mérito do *crash test*, mas se a melhor forma de tratar o problema é pela via legislativa. E a resposta nos parece ser negativa.

A principal razão é que tendo em vista o crescente entendimento tanto das montadoras como da população sobre a importância dos vários itens de segurança no automóvel e dado o conseqüente aperfeiçoamento constante do padrão de segurança dos automóveis, é esperado que os padrões de segurança dos novos modelos sejam cada vez mais rigorosos. Isto implica que a regulamentação exige a maior flexibilidade característica dos normativos infra-legais e não a maior rigidez relativa da lei.

Nesse sentido, cumpre 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:

Resoluções	Objetivos e Limites	Forma do Crash Test	Regras Similares Internacionais
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	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.

Resoluções	Objetivos e Limites	Forma do Crash Test	Regras Similares Internacionais
	relação ao ponto não deformado do veículo.		
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 ABNT 15300-1, 15300-2 e 15300-3 – Proteção ao ocupante, com avaliação de critérios biomecânicos	Índices máximos de lesão da cabeça, aceleração resultante do tórax, compressão do tórax, força transmitida axialmente através dos fêmures e critérios de lesão do pescoço	Impacto frontal com 100% de sobreposição a uma velocidade de 48 km/h ou, alternativamente, de impacto frontal com 40% de sobreposição a uma velocidade de 56 km/h.	Legislações norte-americanas norma FMVSS 208 e das Nações Unidas diretiva ECE-R 94. O Brasil é o primeiro e um dos únicos países latino-americano a adotar tais requisitos.
Resolução CONTRAN 221/07, NBR ABNT 15240 – Comportamento da Estrutura do Habitáculo em ensaio de	O deslocamento longitudinal de um ponto de referência no último assento traseiro em relação ao ponto de referência,	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

Resoluções	Objetivos e Limites	Forma do Crash Test	Regras Similares Internacionais
impacto traseiro	situado na área estrutural do veículo, não deve exceder 75 mm.		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 diretriz europeia 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.

O mais importante é que entendemos fazer sentido ainda não ungir o *crash test* à categoria de lei, mantendo a flexibilidade necessária à sua constante atualização.

Dessa forma, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº
2.976, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN
Relator