

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA
E COMÉRCIO**

**PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N.º , DE 2013
(Do Sr. Walter Tosta)**

Propõe implementação de ato de
fiscalização no procedimento de
fabricação de veículos automotores
no Brasil.

Senhor Presidente,

Com base no art. 100, § 1º, combinado com os arts. 60, incisos I e II, e 61 do Regimento Interno, proponho a V. Ex.^a que, ouvido o Plenário desta comissão, se digne adotar as medidas necessárias para realizar ato de fiscalização e controle dos procedimentos de inspeção de qualidade de responsabilidade do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior na produção e comercialização de veículos automotores no Brasil, tendo em vista ampla divulgação nacional e internacional de periculosidade estrutural dos veículos fabricados e comercializados no País.

Sala da Comissão, 06 de junho de 2013.

WALTER TOSTA
Deputado Federal – PSD/MG

JUSTIFICAÇÃO

Ocorre que veículos de comunicação midiáticos, nacionais e internacionais, têm, paulatinamente noticiado que os carros fabricados e comercializados no Brasil são perigosos.

Conforme as reportagens anexadas abaixo, os veículos fabricados e comercializados no País sofrem com violações aos seus projetos

0E27170233

0E27170233

originais, que são vilipendiados com uma quantidade de soldas inferior à internacionalmente aceita para os referidos projetos de veículos automotores.

Instituições técnicas de renome, como a Latin NCAP, entidade especializada na segurança de veículos automotores têm se manifestado com relação à baixa segurança dos veículos brasileiros.

Verifique-se o teor do que publicamente tem se tornado referência internacional da indústria automobilística nacional:

<http://www.noticiasautomotivas.com.br/a-seguranca-dos-carros-brasileiros-observada-do-exterior/>

A segurança dos carros brasileiros observada do exterior

13/05/2013

Por: Ricardo de Oliveira



Nós já sabemos que os carros feitos no Brasil ainda devem muito em termos de segurança, mas acredite, ainda há mais coisas obscuras a esse respeito. Uma matéria publicada pela Associated Press, reproduzida por alguns sites internacionais, revela a visão do exterior sobre a segurança e qualidade dos carros produzidos aqui e detalhes do que ocorre entre dentro das linhas de montagem.

O quarto maior mercado do mundo tem hoje produtos que estão 20 anos atrasados em relação aos similares americanos e europeus, por exemplo. Quem diz isso é a Latin NCAP. Aqui, os carros possuem estrutura mais fraca, mesmo com airbags, devido à redução no número de soldas ou na quantidade de energia gasta em cada ponto soldado.

Motivo? Redução nos custos de produção, visto que 20% do custo total da estrutura vem da energia elétrica. Quanto menos energia, mais barato fica de fazer o carro. Aliás, devemos lembrar que apesar das inúmeras hidrelétricas e do potencial hídrico do país, o custo da eletricidade é muito maior em nosso país.

Dessa forma, com custo de produção menor, a lucratividade média de 10% está garantida. Lá fora, observam que nos EUA essa média é de 3% e a média global é de

0E27170233

0E27170233

5%. Isso sem contar que a maior parte dos veículos vendidos no país é de populares, que em muitos casos, oferecem airbag duplo e ABS como opcionais.



Governo e consumidores também são culpados

Nesse caso, o problema também não está apenas nos carros, mas no consumidor. A matéria observa que os compradores brasileiros não possuem um nível de exigência em termos de segurança comparável ao de americanos e europeus, por exemplo. Aqui, se valoriza mais rodas de liga leve e sistemas de áudio do que equipamentos essenciais para proteção à vida.

Além disso, o consumidor que sofre graves lesões em acidente no Brasil, não recorre à justiça para valer seus direitos, diferentemente do que ocorre nos EUA, por exemplo, fazendo no máximo um “BO”. Dessa forma, segundo um engenheiro automotivo, que preferiu anonimato, a montadora americana em que trabalhava tinha prazer em atender os consumidores de mercados emergentes, visto que seus carros mais baratos de fazer não exigiam grandes investimentos em segurança, já que até a lei não obrigava tal coisa.

O governo brasileiro se defende, dizendo que os carros feitos aqui são equivalentes aos europeus, por exemplo, mas reconhece que é preciso avançar em segurança depois de confrontado com dados do Latin NCAP. Só em 2014 os automóveis nacionais terão airbag duplo e ABS de série, itens tornados obrigatórios no exterior muito tempo atrás.

0E27170233

0E27170233

Além da lei branda, a União não possui um instituto para realizar tais testes, embora diga que estará analisando dados de entidades independentes. Aliás, o Latin NCAP é criticado pelas montadoras instaladas aqui, que alegam que seus carros atendem à lei e são equivalentes aos internacionais. Elas dizem que o Euro NCAP é mais exigente.

De fato, mas os testes de impacto frontais foram feitos no mesmo laboratório, com os mesmos técnicos e nos mesmos parâmetros, segundo o renomado instituto. Resultado? Modelos feitos aqui ganham de uma a três estrelas, enquanto o similar europeu vai de quatro a cinco estrelas. Mesmo modelos topo de linha não chegam a cinco estrelas aqui. Elas também alegam que seus carros são mais resistentes que os estrangeiros, a fim de suportar as duras condições das estradas brasileiras, que por sinal são péssimas, contribuindo ainda mais para elevar o número de acidentes.



Faltam soldas!

É apontado também que mesmo com airbag, um carro com célula de sobrevivência mais fraca – por causa de soldas de baixa qualidade ou em número inferior – se torna uma séria ameaça à vida dos ocupantes, visto que parte da estrutura irá adentrar o habitáculo projetando peças e outros componentes sobre o condutor e demais passageiros. Por exemplo, um engenheiro automotivo com 40 anos de experiência compara um carro alemão feito no Brasil e seu equivalente europeu. Ele relata que muitos pontos de solda e reforços estruturais do projeto original inexistem na versão feita aqui.

Mesmo com acionamento das bolsas infláveis, a ação das mesmas será prejudicada, visto que ao invés de proteger, elas poderão causar ainda mais lesões devido ao deslocamento irregular de sua posição durante o impacto. Carros sem airbag são

0E27170233

0E27170233

potencialmente mortais, pois o volante se torna a principal arma contra o condutor, provocando lesões graves na cabeça, tórax e abdômen. Os cintos de segurança também estão envolvidos, especialmente os traseiros. Em São Paulo, 40% dos casos de lesões na coluna vertebral, apresentadas nos hospitais em decorrência de acidentes de trânsito, não deveriam existir.

Mas o pior de tudo isso, claramente apontado na matéria, é o custo irreparável em vidas humanas. Brasil e EUA caminham em direções opostas. Apesar de ter uma frota cinco vezes menor, o país latino-americano registrou crescimento de 72% nas mortes em acidentes de trânsito na última década, segundo dados de 2010. Nos EUA, houve uma redução de 40% no mesmo período. Em 2010, 9.059 vidas foram perdidas em acidentes de automóvel no Brasil, enquanto que 12.435 foram registradas nos EUA. Resultado? Em relação à frota, nosso país tem taxa de mortalidade quatro vezes maior.

Infelizmente para nossos vizinhos e outros emergentes, a situação sombria não ocorre apenas no Brasil. Os mercados emergentes deverão fazer a frota mundial chegar a 1,5 bilhão de carros em 2020. Vender nesses países é a salvação financeira de todos os fabricantes, que se beneficiando de leis mais brandas em termos de segurança, produzem carros com qualidade estrutural inferior e com maior rentabilidade, mesmo em detrimento da segurança dos clientes.



Unsafe at Any Speed

<http://www.washingtonpost.com/world/europe/ap-impact-global-automakers-deadly-cars-drive-up-brazils-traffic-f...>

0E27170233

0E27170233

By Associated Press, Published: May 9 | Updated: Sunday, May 12, 11:17 PM

SAO PAULO — The cars roll endlessly off the local assembly lines of the industry's biggest automakers, more than 10,000 a day, into the eager hands of Brazil's new middle class. The shiny new Fords, Fiats, and Chevrolets tell the tale of an economy in full bloom that now boasts the fourth largest auto market in the world.

What happens once those vehicles hit the streets, however, is shaping up as a national tragedy, experts say, with thousands of Brazilians dying every year in auto accidents that in many cases shouldn't have proven fatal.



Photos of the day

African Colombian hairdressing contest, tattoo convention, Our Lady of Fatima vigil, space music video and more.

• [Friday's gallery](#)

Latest stories from Foreign

U.S. spy caught in act, Russia alleges

Will Englund 8:58 AM ET

U.S. diplomat accused of trying to recruit Russian agent; officials turn him over to American embassy.

Small firms fear health insurance tax



J.D. Harrison MAY 12

Small-business owners are expected to bear most of the burden of a new tax on health insurers.

A cat-free nation?

Karla Adam 8:00 AM ET

Environmental activist leads charge in New Zealand, declaring kitties "natural born killers."

The culprits are the cars themselves, produced with weaker welds, scant safety features and inferior materials compared to similar models manufactured for U.S. and European consumers, say experts and engineers inside the industry. Four of Brazil's five bestselling cars failed their independent crash tests.

Unsafe cars, coupled with the South American nation's often dangerous driving conditions, have resulted in a Brazilian death rate from passenger car accidents that is nearly four times that of the United States, according to an Associated Press analysis of Brazilian Health Ministry data on deaths compared to the size of each country's car fleet. In fact, the two countries are moving in opposite directions on survival rates — the U.S. recorded 40 percent fewer fatalities from car wrecks in 2010 compared with a decade before. In Brazil, the number killed rose 72 percent, according to the latest available data.

Dr. Dirceu Alves, of Abramet, a Brazilian association of doctors that specializes in treating traffic accident victims, said poorly built cars take an unnecessary toll.

Our Correspondents

Post Correspondents



BBC News
people w

@simonc



Hahaha
.@emil
"regime.

@lizsly s

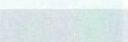


RT @en
@LizSh
transitio
leave...

@lizsly s



The Post's F



TRENDING ON
WORLD SOCIAL

Brothers of
he was aloo

Corruption and abuse plague China's sex workers



William Wan MAY 13
New report says police routinely extort, beat and abuse prostitutes in China.

Turkey's Erdogan to meet with Obama amid unusual public friction between countries



Kevin Sullivan MAY 13
The prime minister wants the U.S. to take a more aggressive stance toward the Syria crisis.

"The gravity of the injuries arriving at the hospitals is just ugly," he said, "injuries that should not be occurring."

Automakers in Brazil point out that their cars meet the nation's safety laws. Some said they build even tougher cars for the country because of its poorly maintained roadways and rejected any notion that cost-cutting in production leads to fatalities.

But the country's few safety activists perceive a deadly double standard, with automakers earning more money from selling cars that offer drivers fewer safeguards — a worrisome gap for new middle-class households, whose surging spending power has outpaced consumer protections taken for granted in more developed countries. The problem extends beyond Brazil, with economic forecasts showing the majority of global growth in auto sales taking place in emerging-market nations as the world's auto fleet doubles to 1.5 billion by 2020.

"Entry-level cars in Brazil are incredibly dangerous, it can't be denied. The death rate

from accidents is far too high," said Maria Ines Dolci, coordinator of the Rio de Janeiro-based consumer defense group Proteste. "The manufacturers do this because the cars are a little cheaper to make and the demands of the Brazilian consumers are less; their knowledge of safety issues is lower than in Europe or the U.S."

Manufacturers earn a 10 percent profit on Brazilian-made cars, compared with 3 percent in the U.S. and a global average of 5 percent, according to IHS Automotive, an industry consulting firm.

Continued 1 2 3 4 5 Next Page

Reprints

1

Comments

Discussion Policy | FAQ | About Discussions | About Badges

Lake ice ava
Minnesota (

TV Shows T
Renewed: T



Per

Top re

23 m

WORLD
Russia

14 h

WORLD
Here's
led to s
subpoe

Start y
to see e

Discover m
SMART TV

MITSUBI
AS)

Featured Adv

Looking to buy
for the latest of
Wireless Solve

0E27170233

0E27170233

Importante, ainda, destacar que o risco a que se submetem as pessoas em geral é potencializado quando são vitimadas pessoas com mobilidade reduzida, em condições de saúde especial ou pessoas com deficiência.

Assim, conforme se pode verificar nas reportagens colacionadas, é necessário que o Poder Executivo, representado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, seja interpelado pelo mecanismo fiscalizador desta Casa, para que pela segurança dos brasileiros que utilizam veículos automotores, sejam adotadas as providências pertinentes em detrimento da indústria automobilística nacional.

Com a implementação da presente proposta sugerimos:

- a) Seja ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, para que preste esclarecimentos sobre o tema;
- b) Seja ouvida a ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, para que prestem esclarecimentos sobre as denúncias apontadas; e
- c) Se confirmadas as irregularidades que expõem os cidadãos brasileiros a risco, que seja Oficiado o Ministério Público Federal para que promova as providências pertinentes, sugerindo ao mesmo requerer judicialmente a substituição gratuita da frota defeituosa, às expensas dos seus respectivos fabricantes.

Ante o exposto, espero dos nobres pares o apoio para a implementação da presente Proposta de Fiscalização e Controle.

Sala da Comissão, em 06 de junho de 2013.

WALTER TOSTA
Deputado Federal – PSD/MG

0E27170233

0E27170233