

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe, que obriga a que todos os veículos fabricados e montados no país sejam submetidos a testes de impacto para comprovar sua capacidade de resistência a colisões, reprovando-se os modelos que não atingissem os critérios técnicos estabelecidos para garantir a segurança dos ocupantes. Esses testes seriam executados por entidades especializadas, dotadas de base tecnológica conforme exigências previstas em regulamento. O projeto de lei condiciona a comercialização dos veículos automotores, inclusive os importados, à aprovação nos testes em foco.

A cláusula de vigência prevê o período de um ano para a entrada em vigor da proposta.

Tramitando em regime ordinário, a proposição foi distribuída à apreciação conclusiva da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde foi rejeitado, deste Órgão Técnico e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo quanto à constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

Realizado em veículos automotores fabricados com habitáculo, o teste de impacto tem por objetivo desenvolver condições para o veículo absorver o maior volume possível da energia oriunda de colisão em obstáculo e, assim, assegurar mais proteção aos ocupantes. Trata-se de aspecto vinculado ao desenvolvimento da segurança passiva do veículo, associada à proteção dos usuários após a ocorrência de acidente.

O art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, relaciona entre as atribuições do órgão máximo executivo de trânsito da União, que é o DENATRAN, as disposições transcritas a seguir:

“XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento; (...).”

Para atender ao disposto no art. 19, XXVI, do CTB, o DENATRAN vem editando normas específicas, a exemplo da Portaria nº 190, de 2009, em vigor. De acordo com essa norma, para serem comercializados no Brasil, todos os veículos novos de fabricação nacional, importados, encaroçados ou aqueles modificados devem receber códigos específicos de marca/modelo/versão para o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e o respectivo Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT).

Depois de cumprir um conjunto de exigências, esses veículos são pré-cadastrados no RENAVAM, credenciando-se para a respectiva comercialização, após a qual receberão o número definitivo no RENAVAM, e com ele, os documentos de registro e licenciamento.

A concessão do RENAVAM e do CAT está condicionada ao atendimento de uma série de requisitos assinalados em onze anexos da Portaria nº 190, de 2009, dentre os quais distinguimos os seguintes:

Anexo III – Identificação Veicular;

Anexo IV – Informações Técnicas do Veículo (Memorial Descritivo);

Anexo V – Legislação Complementar, que exige do interessado a apresentação de documento que comprove o cumprimento da legislação, inclusive aquela referente ao meio ambiente, mediante documento emitido pelo IBAMA;

Anexo VI – Certificado de Segurança, emitido pelo interessado em consonância com os requisitos de segurança veicular estabelecidos pela legislação em vigor, conforme projeto de engenharia, memorial descritivo e resultados dos ensaios realizados no veículo, que estão previstos no Anexo XI;

Anexo VIII – Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT, emitido pelo DENATRAN; e

Anexo XI – Registros referentes aos Ensaios e Avaliações realizados em veículos/componentes, que traz os requisitos por peso bruto total do veículo (PBT), com ensaios relacionados à segurança ativa do veículo, que dizem respeito a sistemas de freio, vidros de segurança e fechaduras e dobradiças das portas laterais, entre outros, e ensaios relacionados à segurança passiva dos veículos, voltados aos ocupantes, entre os quais consta sistema de controle de direção e sistema de combustível e proteção ao ocupante.

Todos os ensaios seguem preceitos de resoluções do CONTRAN. Aqueles relativos à proteção dos ocupantes encontram-se dispostos na Resolução nº 221, de 2007, a qual prevê ensaios de impacto traseiro e dianteiro, tendo como critérios de segurança biomecânicos, as definições contidas em normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), usadas internacionalmente. São elas:

- Proteção ao ocupante, com avaliação de critérios biomecânicos, em ensaio de impacto frontal: Norma ABNT NBR 15300-1, em conjunto com a Norma ABNT NBR 15300-2 ou com a Norma ABNT NBR 15300-3, a critério do fabricante;
- Comportamento da estrutura do habitáculo em ensaio de impacto traseiro: Norma ABNT NBR 15.240;

- Integridade do sistema de combustível em ensaio de impacto traseiro: Norma ABNT NBR 15.241.

Aplica-se essa Resolução desde 11 de janeiro de 2012, para projetos novos de automóveis e camionetas, e a partir de janeiro de 2014, aplicar-se-á para os demais veículos derivados das duas categorias citadas, que não sejam considerados projetos novos.

Na esteira dos regulamentos internacionais, o Brasil não exige testes de impacto para veículos pesados acima de 3,5t ou 10 mil libras (4.536 kg). Para tais veículos os ensaios referem-se à segurança ativa e devem atender diversos requisitos, previstos em resoluções do CONTRAN. Para ônibus e micro-ônibus, a Resolução nº 445, de 2013, e a Resolução nº 416, de 2012, dispõem entre outros aspectos sobre avaliação estrutural de carroçarias, ancoragem de bancos, instalação de cintos de segurança e destruição do vidro das janelas de segurança. Para caminhões, a Resolução nº 152, de 2003, traz os requisitos sobre para-choques, e a Resolução nº 323, de 2009, dispõe sobre barras laterais.

O teste de impacto também não se aplica aos veículos motorizados de duas rodas, que obedecem ao conceito de segurança ativa, pela qual a prevenção concentra-se no conhecimento das técnicas de uso dos veículos e no comportamento do condutor. O único ensaio de segurança ativa previsto para tais veículos encontra-se na Resolução nº 221, de 2007, diz respeito a sistema de freio.

Em que pesem todas as resoluções do CONTRAN supracitadas, é inafastável a preocupação quanto a qualquer inferência de que o arcabouço legal pátrio, para a realização do *crash test* para a proteção dos ocupantes de veículos, seja suficientemente eficaz e conclusivo.

Por absoluta pertinência e oportunidade ressaltamos que as portarias e resoluções, do DENATRAN e CONTRAN, respectivamente, constituem meros atos administrativos. Os atos administrativos normativos, assim como as leis, têm caráter de comandos gerais e abstratos, alcançando todos os administrados na mesma situação. Todavia, eis a questão crucial, não são iguais. Os atos normativos são leis em sentido material, visto que possuem a mesmo conteúdo das leis, entretanto o objetivo desses atos é explicitar a norma legal para o seu fiel cumprimento, sendo proibido que eles criem direitos ou deveres no ordenamento jurídico não disciplinado em lei; e, são atos administrativos em sentido formal, isto é, quanto a sua forma na constituição dos atos e das leis.

Os atos normativos, por conseguinte, são submetidos a um processo simplificado de aprovação, diferentemente das leis que, para alcançarem essa condição, são submetidas, como projetos de lei, a um rito processual de aprovação bem mais complexo.

Sem nos distanciarmos em exemplos em tese, tomamos, a título de ilustração, no caso concreto, aqui já mencionado, a Resolução nº 221, de 11 de janeiro de 2007, alterada pela Resolução nº 255, de 26 de outubro de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que “*Estabelece requisitos de proteção aos ocupantes e integridade do sistema de combustível decorrentes de impactos nos veículos*”, e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997). Em outras palavras, as resoluções citadas versam sobre matéria disciplinada em lei, estabelecendo requisitos de proteção específicos para a aplicabilidade da lei.

Em síntese, os atos administrativos subordinam-se hierarquicamente às leis, sobrepondo-se, todavia, aos atos individuais, ainda que emanados da mesma autoridade administrativa.

Nesse sentido não há se conjecturar serem suficientes as resoluções e portarias em vigor, visto que estas não têm força de lei, constituindo-se em meros atos administrativos incompletos. Incompletos porque não são poucas as dúvidas que podem ser suscitadas a partir da leitura das mesmas e, por consequência, inócuas para o propósito de garantia da segurança dos ocupantes de veículos.

A título de ilustração, diz a Resolução nº 221/2007, na redação dada ao art. 1º, que “*os automóveis e camionetas ou deles derivados, nacionais e importados, devem cumprir com os requisitos estabelecidos nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (...)*”, para a obtenção do código RENAVAL.

Na agudeza de percepção possível da íntegra da Resolução nº 221/2007, ficamos sem respostas para os seguintes questionamentos: Quem fiscaliza os ensaios executados? Quem os executa (são as próprias montadoras ou alguma entidade independente)? Quem audita os procedimentos de execução dos ensaios realizados? Qual a periodicidade dos ensaios e das auditorias? Quem escolhe o veículo (amostra) a ser testado? Qual a idoneidade destes ensaios? Depois da obtenção do RENAVAL, as montadoras têm obrigação de manter atualizados os ensaios?

São algumas entre tantas outras dúvidas que podem ser suscitadas quando da leitura da resolução que trata, de forma tímida e quase que burocrática, do “Certificado de Segurança” que deve ser entregue pelas montadoras ao CONTRAN/DENATRAN (art. 103 do CTB) para obtenção de um cadastro.

Essas considerações são suficientemente cabais para justificar a oportunidade e o acerto da iniciativa, aprimorando a legislação e, assim, garantir ao cidadão informações técnicas adequadas sobre os veículos em circulação no território nacional, a partir dos *crash tests* específicos realizados, permitindo aos brasileiros a aquisição de veículos com selo de qualidade e segurança, bem como incentivar as montadoras instaladas no país a realizarem investimentos contínuos em tecnologias e equipamentos voltados à segurança ativa e passiva dos veículos automotores, dentro do nível de excelência alcançado pelos países fabricantes mais desenvolvidos.

Por todo o exposto, entendo que somente com a instituição de procedimentos claros e objetivos de *crash test*, por meio de legislação específica, repassando a empresas especializadas, imparciais e fiscalizáveis a obrigação de executá-los, é que o Brasil conseguirá alcançar um nível aceitável de seriedade, alicerçada em base legal irrefreável, capaz de sinalizar para todos os demais países o compromisso real com a redução de acidentes, mortes e feridos.

Assim, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 2.976, de 2011, com as duas emendas, que ora apresentamos, visando seu aperfeiçoamento redacional.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2014.

Deputado HUGO LEAL
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
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.

EMENDA Nº 01/2014

redação: Dê-se ao *caput* do art. 2º do projeto de lei a seguintes

Art. 2º Todo modelo de veículo automotor, fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto (*crash test*), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2014 .

Deputado HUGO LEAL
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
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.

EMENDA Nº 02/2014

Acrescente-se ao § 2º do art. 2º do projeto de lei a expressão “em regulamento”, logo após a expressão “estabelecidas”, ficando com a seguinte redação:

Art. 2º

§ 2º Será reprovado no teste de impacto o modelo de veículo que não atender às exigências técnica estabelecidas em regulamento para garantir a devida segurança ao condutor e passageiros.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2014 .

Deputado HUGO LEAL
Relator