

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA
PROJETO DE LEI 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 Félix Mendonça

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO VALTENIR PEREIRA

O ilustre Deputado Felipe Bornier apresentou Projeto de Lei com o objetivo de tornar obrigatória a realização de teste de impacto nos veículos automotores fabricados ou montados no País, de modo a comprovar a capacidade de resistência nas colisões.

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, a proposição foi rejeitada, nos termos do parecer vencedor da lavra do Deputado Valdivino de Oliveira, em posição contrária ao Relator Deputado Antônio Balhmann, que entendia *“como pertinente a definição de um arcabouço legal para a matéria, a despeito de o ensaio de impacto frontal já ser exigido pelo CONTRAN, desde 1977”*.

Na Comissão de Viação e Transportes, por outro lado, o Projeto de Lei foi aprovado com 2 (duas) emendas, nos termos do parecer do Relator, ilustre Deputado Hugo Leal, que assinalou *“a fragilidade da regulamentação infra legal hoje existente”*.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o nobre Relator, Deputado Félix Mendonça Júnior, ressaltando a importância da matéria, opinou pela “constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL 2.976/11 e das emendas e subemendas a ele apresentadas”.

É o relatório.

VOTO

Com as emendas apresentadas, o PL 2.976, de 2011, ficou com a seguinte redação:

O Congresso Nacional decreta:

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

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.

§ 1º A capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de que trata o caput será mensurada por índices adotados internacionalmente, para cada categoria de veículo.

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

§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo INMETRO, dotado da base tecnológica exigida na forma do regulamento.

Art. 3º Somente poderão ser comercializados no País os 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 após decorridos trezentos e sessenta dias de sua publicação oficial.

Não obstante o parecer do nobre Relator, tenho que o presente Projeto de Lei, apesar de sua indiscutível importância, vez que contribui para a segurança do trânsito, num País campeão de acidentes, padece de vícios que impedem o seu regular prosseguimento, conforme exposto a seguir.

A locução utilizada no *caput* do art. 2º não faz exceções, vez que prevê que “**todo** modelo de veículo automotor, fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto (crash test)”. Assim, ao estabelecer em lei a obrigatoriedade do teste de impacto a todo modelo de veículo automotor, a proposta parece exceder os limites da lógica, uma vez que nem todos os veículos automotores podem ser submetidos aos referidos testes. Alguns, por absoluta impossibilidade técnica, outros por desnecessidade.

De algum modo, todos os ensaios seguem preceitos de Resoluções do CONATRAN, documentos técnicos que determinam quais os tipos de testes devem ser submetidos cada veículo automotor. Pegue-se o

caso das motocicletas, por exemplo, não cabe o *crash test*, vez que o ensaio recomendado é o de "segurança ativa", onde a prevenção concentra-se no conhecimento das técnicas de uso dos veículos e no comportamento do condutor, conforme preconiza a Resolução nº 221, de 2007, que trata do sistema de freio.

Da forma como está redigido, o *crash test* se tornará obrigatório até mesmo para colheitadeiras, tratores e bicicletas motorizadas. O que é um completo absurdo.

De outro giro, ao estabelecer que os testes serão "*executados, fiscalizados e auditados*" pelo INMETRO a proposta inova nas competências desse órgão, o qual já possui atribuições específicas estabelecidas na Lei nº 5.966 de 11 de dezembro de 1973, **sem contar o fato de que o Poder Legislativo estaria fixando obrigações para órgão do Poder Executivo, com claro vício de iniciativa.**

Ademais, apesar de sua reconhecida competência, dificilmente o INMETRO teria condições de realizar diretamente o *crash test* em todos os veículos, fabricados ou montados no Brasil. Estamos falando de milhões de unidades.

Também pondero que a medida não deve seguir como projeto autônomo. Trata-se de matéria com conexão e conteúdo disciplinada pelo Código de Transito Brasileiro, aprovado pela Lei 9.503/1997, o qual consagra o Capítulo IX, artigos 103 a 117, aos veículos automotores.

A Seção II do capítulo citado trata expressamente da segurança dos veículos, com regras claras e princípios fundamentados na prática adotada pelas principais vertentes normativas em matéria de segurança automotiva.

Em primeiro lugar, o artigo 103, do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que os veículos só poderão transitar quando atendidos os requisitos de segurança estabelecidos no código e em normas do CONTRAN.

Para tanto, os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores deverão emitir certificado de segurança, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

As normas do CONTRAN exigem a comprovação do atendimento dos requisitos de segurança dos veículos mediante ensaios e testes dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular, sendo exigidos três classes de ensaios:

Nível I - Relacionados ao desempenho de itens veiculares: Localização identificação e iluminação dos controles, Buzina, Antifurto, Triângulo de segurança, Trava do capuz, Placa de licença e lacre, Equipamentos Geradores de Imagem, Protuberância das rodas, Quebra mato, Equipamento obrigatório, número de identificação (VIN), Flamabilidade de Materiais.

Nível II - Ensaio relacionados à segurança ativa do veículo: Sistema de freios, Sistema de limpador e lavador do para-brisa, Instalação dos dispositivos de iluminação, Espelhos retrovisores internos e externos, vidros de segurança, Fechaduras e dobradiças portas laterais, Janela de acionamento energizado.

Nível III - Ensaio relacionados à segurança passiva do veículo: Deslocamento do sistema de coluna de direção, Sistema de controle de direção absorvedor de energia, Sistema de combustível, Proteção ao ocupante (critérios biomecânicos), Ancoragem dos assentos, Ancoragem dos cintos de segurança, cintos de segurança e apoio de cabeça.

Além da obrigação de realizar os ensaios, as normas infra legais estabelecem que os fabricantes devem apresentar os resultados dos testes de segurança ativa e passiva para que possam obter o CAT – Certificado de Atendimento à legislação de Trânsito.

Simultaneamente à concessão do CAT, o DENATRAN realiza o cadastramento do veículo no RENAVAM, pré-requisito formal para que a comercialização do veículo possa se efetivar.

A lógica de estabelecer a obrigatoriedade de os testes serem realizados pelos fabricantes em laboratórios acreditados por organismos oficiais permite duplo grau de segurança. **Afastar a responsabilidade direta do Estado ou de seu órgão oficial por possíveis falhas de projeto ou de materiais, identificadas na ocasião dos ensaios e testes.**

De outra parte, assegura que os testes realizados em laboratórios acreditados pelo órgão oficial realizem procedimentos uniformes e fidedignos.

Dessa forma, o artigo 113, estabelece que os importadores, as montadoras e as encarregadoras e fabricantes de veículos e autopeças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários, a terceiros e ao meio ambiente decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na sua fabricação.

Também, busca-se preservar a segurança dos veículos postos em circulação, verificação de campo na forma do artigo 104, do CTB, mediante inspeção de segurança e ambiental nas condições estabelecidas pelo CONTRAN e pelo CONAMA.

Como se vê, já existe uma estrutura orgânica e sistematizada, verdadeiro arcabouço normativo consolidado, com ampla flexibilidade de atualização das normas infra legais, em consonância com os avanços tecnológicos dos veículos.

Em consonância com o disposto no artigo 13, da Lei Complementar 95/98, as leis federais serão reunidas em codificações e consolidações contendo matérias conexas ou afins. Dessa forma, as alterações ora propostas deveriam ser assentadas

no Código de Trânsito Brasileiro, o qual consagra os princípios gerais de segurança dos veículos conferindo ao CONTRAN, poderes para estabelecer normas infra legais complementares, necessárias à plena execução das obrigações normatizadas.

Diante do exposto, respeitosamente divergindo do nobre relator, voto, em relação ao PL 2.976/2011 e suas emendas e subemendas, pela inconstitucionalidade, juridicidade e pela não conformidade da técnica legislativa.

Sala da Comissão de maio de 2015.

Deputado VALTENIR PEREIRA