



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## PROJETO DE LEI Nº 6.995, DE 2013

Altera o art. 103 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro – e dá outras providências.

**Autor:** Deputado Paulo Abi-Ackel e outros.

**Relator:** Deputado Otavio Leite

## VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO JORGE CÔRTE REAL

### I – Relatório

O Projeto de Lei nº 6.995, de 2013, busca tornar obrigatória a realização de teste de impacto nos veículos automotores fabricados ou montados no país, conforme normas editadas pela Latin Ncap.

Ademais, a proposição dispõe que os resultados dos testes sejam apresentados em todas as propagandas divulgadas e o consumidor seja informado sobre a performance dos veículos nos referidos testes no momento da compra.

A proposição determina ainda que todos os veículos fabricados no país devam alcançar no mínimo 4 estrelas nos testes de colisão realizados de acordo com as normas editadas pela Latin NCAP.

O Projeto de Lei prevê também a incorporação progressiva das novas exigências aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados fabricados, importados, montados ou encarroçados, bem como para os demais



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados.

O Projeto de Lei foi distribuído à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; à Comissão de Viação e Transportes; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

O Relator, Deputado Otávio Leite, apresentou Parecer, aprovando a proposição.

É o Relatório.

## II- Voto

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio deve se manifestar sobre o mérito da matéria nos termos do Regimento Interno desta Casa.

Preliminarmente, gostaria de ponderar sobre os argumentos expendidos na justificativa do Projeto de Lei quanto aos resultados de testes de colisão com os veículos nacionais.

Segundo os autores, “os veículos brasileiros estão defasados quanto aos resultados obtidos nesses testes de colisão devido aos projetos e materiais utilizados nas suas estruturas e à ausência de equipamentos de segurança passiva em alguns modelos. Testes realizados com veículos brasileiros realizados pelo Latin NCAP apontam valores inferiores a 1 estrela para a grande maioria dos veículos populares.”

Cabe esclarecer que, desde 1973, os automóveis e as caminhonetas derivadas desses veículos são submetidos a testes contra barreira, os chamados “crash test”. A legislação infra legal que trata da matéria foi sendo atualizada gradativamente, evoluindo para os testes atuais baseados em critérios biomecânicos.

Internacionalmente, os testes contra barreira são obrigatórios para



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

automóveis e veículos deles derivados. Dessa forma, não há nenhum automóvel e seu derivado, nacional ou importado, comercializado no Brasil, que não tenha sido submetido e aprovado nos testes contra barreira. De outra forma a comercialização não poderia ser autorizada em razão de expressa vedação contida no Código de Trânsito Brasileiro.

Segundo a proposição, os testes de impacto seriam realizados pelo Latin Ncap, devendo o veículo alcançar o mínimo de 4 estrelas como pré-requisito para sua homologação e lançamento.

O Latin Ncap (Programa de Avaliação de Carros Novos para América Latina e o Caribe) é uma organização não oficial, que escolhe e testa alguns modelos de automóvel com base em critérios próprios como consta no próprio site da organização.

O Programa tem como objetivos:

- Oferecer aos consumidores da América Latina e do Caribe avaliações independentes e imparciais de segurança dos carros novos;
- Estimular os fabricantes a melhorarem o desempenho em segurança de seus veículos à venda na região da América Latina e do Caribe;
- Incentivar os governos da América Latina e do Caribe a aplicarem as regulamentações exigidas pelas Nações Unidas quanto aos testes de colisão para os veículos de passageiros.

O Relator Deputado Otávio Leite proferiu Parecer favorável ao Projeto de Lei. Desde já declaro que sou favorável ao aprimoramento das normas de segurança dos veículos, mas considero que o Projeto de Lei necessita de aperfeiçoamentos.

O Projeto de Lei trata de matéria já disciplinada pela seção II do capítulo IX do Código de Trânsito Brasileiro, dedicada à segurança dos veículos.

O art. 103 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que os veículos só poderão transitar quando atendidos os requisitos de segurança



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

estabelecidos no Código e em normas do CONTRAN. Assim, os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores 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 exigidas 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- ensaios 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- ensaios 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, 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 Transito.

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.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

A lógica de estabelecer a obrigatoriedade de os testes serem realizados pelos fabricantes em laboratórios acreditados por organismos oficiais permite duplo grau de segurança. Ademais, 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 encarroçadoras 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.

Além disso, busca-se preservar a segurança dos veículos postos em circulação mediante inspeção de segurança e ambiental nas condições estabelecidas pelo CONTRAN e pelo CONAMA, conforme dispõe o art. 104 do CTB.

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

Entendo que, em nome da segurança jurídica e da manutenção da estrutura orgânica estabelecida no CTB, a exigência em lei formal para a realização de testes de impacto em veículos deva ser integrada ao corpo do Código de Trânsito Brasileiro, seguindo critérios adotados internacionalmente.

Além de integrar a obrigação dos testes de impacto ao corpo do CTB, parece conveniente realizar ajustes ao texto de forma a possibilitar a plena aplicação da norma e atingimento dos efeitos pretendidos.

Nesse aspecto, ao estabelecer em lei a compulsoriedade do teste de impacto a todos os veículos fabricados no Brasil, a proposta parece exceder os limites da lógica, uma vez que nem todos os veículos automotores podem ser submetidos aos referidos testes em razão de absoluta impossibilidade técnica ou por desnecessidade. Dessa forma é necessário ordenar que os testes de impacto sejam realizados nos



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

veículos destinados ao transporte de passageiros, na forma disciplinada pelo órgão técnico competente, conforme consagrado internacionalmente nas normas regentes do assunto.

Outro ponto a ser considerado é a preservação da competência do CONTRAN para disciplinamento da matéria. Trata-se de órgão colegiado abalizado, composto por representantes dos Ministérios das Cidades; da Ciência e Tecnologia; Ministério da Educação; Ministério da Defesa; Ministério do Meio Ambiente; Ministério dos Transportes; Ministério da Saúde; Ministério da Justiça; Ministério do Desenvolvimento Industrial e Comércio Exterior e a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Adicionalmente, é necessário esclarecer com precisão como serão realizados os testes de impacto. Ao estabelecer que os testes serão executados de acordo com normas editadas pelo Latin NCAP, a proposta vincula os critérios de segurança brasileiros ao critério editado por organismo não oficial e não normativo, completamente fora do ordenamento jurídico pátrio.

Para guardar harmonia com a estrutura laboratorial consolidada no Brasil e em harmonia com as melhores práticas adotadas internacionalmente, é conveniente estabelecer que os testes contra barreira sejam realizados em laboratórios acreditados pelo INMETRO ou naqueles acreditados por órgão acreditador signatário do ILAC.

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.995, de 2013, nos termos do Substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2015.

Deputado Jorge Côrte Real

PTB/PE



## CÂMARA DOS DEPUTADOS



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N° 6.995, DE 2013.**

Acrescenta o art. 105-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro – a fim de disciplinar a realização de ensaios e testes de impacto contra barreira para veículos.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 105-A:

“Art. 105-A - Será obrigatória a realização de ensaios e testes de impacto contra barreira pelos veículos, nas condições fixadas pelo CONTRAN.

§1º A regulamentação dos ensaios e testes obedecerá aos critérios normalizados internacionalmente.

§2º O regulamento observará, quando couber, as normas técnicas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas.

§3º Os testes serão realizados em laboratórios acreditados pelo INMETRO, nos termos das normas do CONTRAN.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta dias de sua publicação.

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2015.

Deputado Jorge Côrte Real  
PTB/PE