



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.995-A, DE 2013 **(Do Sr. Paulo Abi-Ackel e outros)**

Altera o art. 103 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação, com Substitutivo (relator: DEP. JORGE CÔRTE REAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

Art. 1º O art. 103 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 103.....

.....

§ 3º Todos os veículos fabricados no país deverão ser submetidos a testes de colisão realizados de acordo com as normas editadas pela Latin NCAP. Os resultados dos testes devem ser apresentados em todas as propagandas divulgadas e o consumidor deverá ser informado sobre a performance dos veículos nos referidos testes no momento da compra.

§ 4º Todos os veículos fabricados no país deverão alcançar no mínimo 4 estrelas nos testes de colisão realizados de acordo com as normas editadas pela Latin NCAP que deverão ser regulamentadas pelo CONTRAN.

§ 5º As exigências estabelecidas nos parágrafos 3º e 4º deste artigo serão progressivamente incorporadas aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, bem como para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. A exigência prevista no parágrafo 3º passa a vigorar no prazo de 180 dias a partir da regulamentação do CONTRAN e a exigência prevista no parágrafo 4º passa a vigorar a partir do 1º (primeiro) ano a partir desta regulamentação.

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (N R)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes de trânsito com mortes per capita são muito superiores no Brasil do que na Europa e Estados Unidos.

No final de 2009, a Confederação Nacional de Municípios – CNM lançou seu primeiro estudo sobre a mortalidade no trânsito brasileiro (http://www.cnm.org.br/images/stories/Links/24012013_estudo_transito_CBT.pdf).

Usando como fonte a base de dados de óbitos por acidentes de transportes terrestres do Sistema de Informações sobre Mortalidade, constatou-se que a quantidade de óbitos decorrentes de acidente de trânsito no Brasil cresceu de 17,1 por cada 100 mil habitantes em 2000 para 22,5 em 2010, enquanto que em países como a Austrália que, em 1970, tinha uma taxa de aproximadamente 30 mortes a cada 100 mil habitantes, em 2009, caiu para 7. O

mesmo ocorreu em vários outros países, como por exemplo nos Estados Unidos em que a taxa caiu de 26 óbitos para 11 em cada 100 mil habitantes, da década de 70 aos dias atuais, conforme relatório do International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD).

De acordo com este estudo, constatou-se que em 2008, enquanto os Estados Unidos obtiveram uma taxa de 12,5 mortes a cada 100 mil habitantes, o Brasil obteve uma taxa aproximada de 30,1, sendo que a frota de carros norte americana é o dobro da brasileira. Naquele ano, o trânsito brasileiro matou 2,4 vezes mais do que o Norte Americano e 3,7 vezes mais do que na Comunidade Europeia. Enquanto no Brasil, a proporção de óbitos em acidentes de trânsito é de aproximadamente 20 ocorrências por 100 mil habitantes, em países como Áustria, Austrália, França e Bélgica este número está abaixo de 10 ocorrências por 100 mil habitantes.

O número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil chegou a 43 mil em 2012 e os gastos do SUS com o tratamento das vítimas graves desses acidentes, só no estado de São Paulo ultrapassa os R\$ 58 milhões por ano. Em Minas Gerais, foram R\$ 31,5 milhões em 2012.

O aperfeiçoamento técnico dos veículos é sempre lento, postergado por questões econômicas e culturais. Foi assim com os reforços laterais de aço e o cinto de segurança de três pontos, implantados e exigidos para a frota de forma gradual e hoje, obrigatória para todos os veículos.

Há ainda bastante espaço para se aumentar a segurança dos veículos brasileiros. No Brasil, não há obrigatoriedade de os veículos se submeterem a testes de colisão e os veículos fabricados no Brasil apresentam classificações nos testes de colisão muito inferiores aos europeus e norte americanos.

A adoção do teste de colisão na indústria nacional permitirá a visualização da qualidade do veículo quanto à segurança dos ocupantes e dos transeuntes. Ensejará ainda o desenvolvimento contínuo de estruturas veiculares que impactarão positivamente na qualidade desses modelos, uma vez que o consumidor, sabendo do nível de segurança de cada modelo, optará pela compra daquele com os melhores desempenhos nesses testes.

Embora os testes de colisão não sejam obrigatórios na comunidade europeia, são intensivamente utilizados como forma de promoção dos modelos pelas montadoras. A classificação obtida nos testes é forte argumento de venda. A segurança dos veículos na Europa é garantida pelas especificações técnicas dos componentes do veículo.

Nos Estados Unidos, há norma que obriga a divulgação dos resultados dos testes de colisão (DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, National Highway Traffic Safety Administration, 49 CFR Part 575, [Docket No. NHTSA-2006-25772], RIN 2127-AJ76, New Car Assessment Program (NCAP); Safety Labeling. A National Highway Traffic Safety

Administration dos EUA acredita fortemente nos testes de colisão a ponto de estabelecer uma correlação entre seus resultados e a probabilidade de ocorrência de lesões.

Os veículos Brasileiros estão defasados quanto aos resultados obtidos nesses testes de colisão devido aos projetos e materiais utilizados nas suas estruturas e a 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 (<http://bigstory.ap.org/article/ap-impact-cars-made-brazil-are-deadly>) e (<http://www.latinncap.com/po/>)

Dentre os fatores que melhoram os resultados nos testes de colisão, estão: (i) o uso de equipamentos de segurança e air bag; (ii) projeto da estrutura do veículo e (iii) utilização de aços de elevada resistência mecânica e alta tenacidade: nos testes de pior pontuação, mais de 78% da estrutura é feita com aço carbono. A utilização de uma maior variedade de tipos de aço com maior resistência mecânica proporciona a elaboração de um desenho que permita a absorção de energia no caso de colisão, garantindo resultados de 5 estrelas nos testes de colisão e, portanto, uma maior segurança dos veículos.

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2013.

Deputado Paulo Abi-Ackel
PSDB/MG

Deputado Bruno Araújo
PSDB/PE

Deputado Antônio Imbassahy
PSDB/BA

Deputado Eduardo Azeredo
PSDB/MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei

.....

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

.....

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAL, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

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 encarregados, bem como para os

demais 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 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

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.

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 do Código Brasileiro de Trânsito - CBT 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 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 Indústria 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 Laboratório Internacional de Acreditação e Cooperação - 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 10 de junho de 2015.

Deputado Jorge Côrte Real
PTB/PE

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 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.

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.

§4º O ensaio realizado em laboratório acreditado por órgão acreditador signatário do Laboratório Internacional de Acreditação e Cooperação – ILAC, isenta a empresa de seu acompanhamento por parte do DENATRAN/INMETRO.”

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

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2015.

Deputado Jorge Côrte Real
PTB/PE

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com Substitutivo o Projeto de Lei nº 6.995/2013, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jorge Côrte Real, contra os votos dos Deputados Dimas Fabiano e Otavio Leite.

Participaram da votação os Senhores Deputados:

Keiko Ota e Jorge Côrte Real - Vice-Presidentes, Dimas Fabiano, Helder Salomão, Jozi Rocha, Mauro Pereira, Renato Molling, Luiz Carlos Ramos, Otavio Leite, Silas Brasileiro e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2015.

Deputado JÚLIO CESAR
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 6995, 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.

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.

§4º O ensaio realizado em laboratório acreditado por órgão acreditador signatário do Laboratório Internacional de Acreditação e Cooperação – ILAC, isenta a empresa de seu acompanhamento por parte do DENATRAN/INMETRO.”

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

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2015.

Deputado Júlio César
Presidente

FIM DO DOCUMENTO