

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

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 FÉLIX
MENDONÇA JÚNIOR

I - RELATÓRIO

Trata-se do PL nº 2.976, de 2011, com o objetivo de tornar obrigatória a realização de teste de impacto nos veículos automotores fabricados ou montados no país para comprovar sua capacidade de resistência nas colisões que fatalmente ocorrem no dia-a-dia.

O projeto 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.

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, a proposição foi rejeitada nos termos do parecer vencedor, de autoria do Deputado Valdivino de Oliveira, tendo o Relator, o Deputado Antônio Balhmann, manifestado-se em sentido contrário. Apesar de o ensaio de impacto frontal já ser exigido pelo CONTRAN desde 1977, segundo Balhmann, “a definição de um arcabouço legal básico com amplo espaço de flexibilidade aos normativos infra-legais consolidaria o entendimento da importância do crash-test, conferindo uma base jurídica mais robusta à regulamentação existente”.

Contudo, o Deputado Valdivino de Oliveira, autor do parecer vencedor, manifestou-se no sentido da dispensabilidade da aprovação da norma, exatamente por estar referido teste já contemplado na regulamentação da matéria pelo órgão técnico competente.

Na Comissão de Viação e Transportes, por outro lado, o projeto foi aprovado com 2 (duas) emendas, nos termos do parecer do Relator, Deputado Hugo Leal, momento em que este registra a fragilidade da regulamentação infra-legal a que fez referência o voto vencedor da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, propugnando, verbis, pela aprovação do projeto na CVT:

“Em síntese, os atos administrativos subordinam-se hierarquicamente às leis (...) 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 RENAVAM. (...) [Assim] 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 RENAVAM, 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.”

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, designado para parecer acerca de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, no prazo do regime ordinário de tramitação, é o que faço na forma que se segue.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

À Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania compete pronunciar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e redação, nos termos do art. 32 do Regimento Interno.

Em primeiro lugar, parabenizo a iniciativa do Deputado Felipe Bornier. Como ele mesmo bem explica na justificativa de sua proposição trata-se de procedimento de segurança adotado internacionalmente pela indústria automobilística, para as diferentes categorias de veículos automotores, teste este que, no Brasil, só é feito em alguns modelos.

O fato de os poucos veículos que se submetem ao teste estarem sendo reprovados, como amplamente divulgado pela mídia especializada, é realmente muito preocupante, tornando-se a presente proposição, apenas por este aspecto, relevantíssimo, já que, com sua aprovação, poderemos reduzir possíveis danos a condutores e passageiros em colisões de trânsito e, conseqüentemente, os custos com o tratamento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito em todo o País.

Não poderia, então, antes de adentrar no exame da constitucionalidade da proposta, deixar de ressaltar sua importância e oportunidade quando torna obrigatória, por força de lei, a realização do *crash test* para todas as categorias de veículos automotores.

Para tanto, valho-me da relatoria do Deputado Hugo Leal, na CVT. Quando de sua fala, na forma do parecer que apresentou, o parlamentar registra que “o teste de impacto realizado em veículos automotores fabricados

com habitáculo, tem por fim 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, portanto, de aspecto vinculado ao desenvolvimento da segurança passiva do veículo, associada à proteção dos usuários após a ocorrência de acidente. Nesse contexto é que o DENATRAN vem editando normas específicas a fim de melhor disciplinar a matéria.

Assim é que todos os ensaios seguem preceitos de resoluções do CONTRAN. Contudo, o Brasil não exige testes de impacto para veículos pesados acima de 3,5t. 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 se concentra 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, e diz respeito apenas a sistema de freio.

Por conta de circunstâncias assim, devo então concordar com as ponderações feitas pela Comissão de Viação e Transporte, no sentido da oportunidade e o acerto da iniciativa, a fim de editar lei com o objetivo último de garantir ao cidadão informações técnicas adequadas sobre os veículos em circulação no território nacional.

É dizer, a partir dos crash tests específicos realizados, tal qual prevê o projeto, estaremos determinando as montadoras instaladas no Brasil a efetivarem investimentos em tecnologia que busque a segurança ativa e passiva dos veículos automotores, de modo condizente com os níveis de excelência já conquistados por vários outros países. E nem se diga a respeito do aumento do custo Brasil. A vida não tem preço.

Dito isso, passo ao exame da constitucionalidade da proposta que tem tudo a ver, como visto, com “vida”, com “tecnologia” e com “consumo”, matérias tratadas na Carta Magna com especial atenção.

Quando nossa Lei Fundamental estabelece garantir-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida (art. 5º, CF); e, também, quando prescreve que o Estado, além da defesa

do consumidor (art. 5º, XXXII, CF), promoverá e incentivará o desenvolvimento científico, a pesquisa e a capacitação tecnológicas (art. 218, CF), dá total amparo a iniciativas como a que ora está sob a análise desta Comissão.

Também na medida em que diz respeito à função social que deve ter o empreendimento econômico no Brasil (art. 170, CF) e a uma política de educação para a segurança do trânsito (art. 23, XII, CF). Nesse sentido, nada a objetar quanto à constitucionalidade material da proposição.

Tratando-se de trânsito e de aspectos de sua segurança (art. 22, XI, CF) constitui-se tema atinente à competência legislativa privativa da União, sem reserva de iniciativa a nenhum outro Órgão ou Poder. Assim sendo, do ponto de vista dos aspectos formais de constitucionalidade, também não vemos o que se possa opor à tramitação regular da proposição.

No que diz respeito aos aspectos de juridicidade, trata-se de medida que define um arcabouço legal flexível e integrativo dos normativos infralegais existentes.

É dizer, aprovado o projeto, todo modelo de veículo automotor fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura às colisões; essa capacidade de resistência ou modo de enfrentamento será mensurada por índices adotados internacionalmente, para cada categoria de veículo; e, com isso, somente os veículos automotores aprovados no teste de impacto poderão ser comercializados no País. Tudo de modo consonante com o regime jurídico pátrio vigente.

Quanto à técnica legislativa entendo que as emendas apresentadas na Comissão de Viação e Transporte merecem reparo, motivo pelo qual apresento subemendas as Emendas nºs 1 e 2 aprovadas na CVT.

Isto posto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica do PL nº 2.976/11 e das emenda nº 1 e 2 da CVT, na forma das Subemendas ora apresentadas para aperfeiçoamento redacional.

Sala da Comissão, em 25 de junho de 2015.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JUNIOR

Relator

SUBEMENDA À EMENDA N.º 1 APROVADA PELA CVT

Dê-se ao *caput* do art. 2º do projeto de lei, alterado pela Emenda n.º 1 da CVT, a seguinte redação:

Art. 2º Todo modelo de veículo automotor fabricado ou montado no País, exceto máquinas agrícolas e tratores, será submetido a teste de impacto (crash test), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões, na forma de regulamentação do Contran e das normas internacionais relativas ao tema.

Sala da Comissão, em 25 de junho de 2015.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JUNIOR

Relator

SUBEMENDA À EMENDA N.º 2 APROVADA PELA CVT

Dê-se ao §3º do art. 2º do projeto de lei, alterado pela Emenda n.º 2 da CVT, a seguinte redação:

Art.2º

.....

§3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo INMETRO, podendo no caso da execução ser realizada também por laboratórios acreditados pelo INMETRO, todos dotados de base tecnológica exigida na forma da Regulamentação do Contran ou órgão competente.

Sala da Comissão, em 25 de junho de 2015.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JUNIOR

Relator