

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

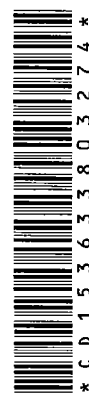
Trata-se do PL nº 2.976, de 2011, com o objetivo de tornar obrigatória a realização de teste de impacto nos veículos automotores fabricados ou montados no país para comprovar sua capacidade de resistência nas colisões que fatalmente ocorrem no dia-a-dia.

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, se manifestado favorável ao projeto. A despeito 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

#



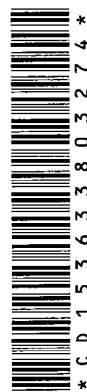
norma, exatamente por estar o referido teste já contemplado na regulamentação da matéria pelo órgão técnico competente.

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 apresentar parecer acerca de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, além do mérito, 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 e técnica legislativa, além do mérito da proposta, nos termos dos arts. 54 e 32, inciso IV, do Regimento Interno.

Dessa forma, passo ao exame da constitucionalidade da proposta que diz respeito à “vida”, à “tecnologia” e ao “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.



Quanto à técnica legislativa, o projeto, de igual modo, não merece reparos, pois está totalmente de acordo com as normas constantes da Lei Complementar 95 de 1998.

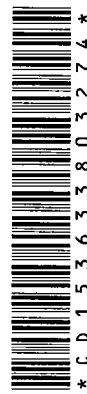
Por sua vez, no mérito, em primeiro lugar, parablenizo a iniciativa do Deputado Felipe Bornier. Como destaca o autor em sua justificativa, a proposta em análise trata de procedimento de segurança adotado internacionalmente pela indústria automobilística, para as diferentes categorias de veículos automotores, 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 fato relevante, tornando-se a presente proposição de especial importância, 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.

Ressaltando a seriedade e oportunidade da proposta, 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 acidentes. Nesse contexto é que o CONTRAN vem editando normas específicas a fim de melhor disciplinar a matéria.

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.

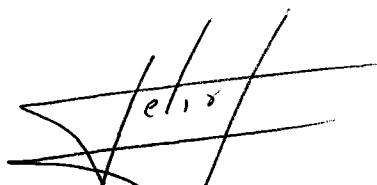


Por conta de circunstâncias assim, devo então concordar com as ponderações feitas pela Comissão de Viação e Transporte, no sentido da oportunidade e o acerto da iniciativa, a fim de editar lei com o objetivo último de garantir ao cidadão informações técnicas adequadas sobre os veículos em circulação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

Desta feita, somos, no mérito, pela aprovação da proposta. Entendemos, contudo, que esta merece reparos, especialmente no que diz respeito ao não enquadramento dos tratores e máquinas agrícolas na obrigação proposta no projeto e quanto ao órgão competente para regulamentar os referidos testes.

Isto posto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica do PL nº 2.976/11 e das emendas nº 1 e 2 da CVT, e, no mérito, somos pela aprovação na forma do substitutivo que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2015.



Deputado FÉLIX MENDONÇA JUNIOR

Relator



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO AO 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.

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, 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 Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e das normas internacionais relativas ao tema.

§ 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 para garantir a devida segurança ao condutor e passageiros.

§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - 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.

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.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2015.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping lines and loops, with the name 'Felix' written in a cursive script across the middle.

Deputado FÉLIX MENDONÇA JUNIOR

Relator



* C D 1 5 3 6 3 3 3 8 0 3 2 7 4 *