

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

Autores: Deputado PAULO ABI-ACKEL e outros

Relator: Deputado ALTINEU CÔRTEZ

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, de autoria do ilustre Deputado Paulo Abi-Ackel e outros, propõe o acréscimo dos §§ 3º ao 6º ao art. 103 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para dispor sobre os testes de colisão em veículos automotores.

A medida estabelece que todos os veículos fabricados no País sejam submetidos a testes de colisão, realizados de acordo com as normas editadas pela Latin NCAP, que os resultados dos referidos testes sejam divulgados aos consumidores e que os veículos devem obter a pontuação mínima de quatro estrelas nos testes a que forem submetidos.

Além disso, a proposição propõe um cronograma para que as fábricas e montadoras se adequem à nova medida, a partir da regulamentação pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Por fim, o § 6º dispensa as exigências propostas para os veículos destinados à exportação.

A proposição já foi apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde recebeu parecer pela

aprovação, na forma de substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado Jorge Côrte Real.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em suma, a proposição em apreço, de autoria do nobre Deputado Paulo Abi-Ackel e outros, estabelece a obrigatoriedade da realização de testes de colisão em veículos automotores fabricados no Brasil de acordo com as normas editadas pelo Programa de Avaliação de Carros Novos para América Latina e o Caribe (Latin NCAP). Dispõe, ainda, sobre a divulgação dos resultados e a pontuação mínima exigida nos testes, bem como sobre o cronograma para adequação por parte das fábricas e montadoras à nova exigência.

Inicialmente, é bom frisar que concordamos com medidas que visem melhorar as condições de segurança dos veículos e, conseqüentemente, do trânsito como um todo. Nesse sentido, os testes de colisão ou de impacto em veículos automotores, os conhecidos *crash tests*, propõem-se a avaliar a capacidade do veículo de absorver a energia oriunda de colisões, assegurando, assim, maior proteção aos ocupantes do veículo. Razão pela qual fica evidente a importância da realização desse tipo de teste.

A esse respeito, em observância à competência que lhe foi atribuída pelo inciso I do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) editou a Resolução nº 221, de 11 de janeiro de 2007, que dispõe sobre os requisitos de proteção aos ocupantes decorrentes de impacto nos veículos automotores. No *caput* do art. 1º desta norma infralegal, fica estabelecido 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*”. Com relação aos testes de impacto, esse dispositivo expressamente menciona as normas ABNT NBR

15300-1, 15300-2 e 15300-3, que disciplinam os ensaios de impacto frontal, e a ABNT NBR 15240, que dispõe sobre o ensaio de impacto traseiro.

Complementarmente, a Portaria nº 190, de 29 de junho de 2009, editada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), estabelece que os ensaios de segurança passiva, entre eles os testes de impacto, sejam realizados em laboratórios acreditados por órgão acreditador signatário do Laboratório Internacional de Acreditação e Cooperação (ILAC) ou, quando o laboratório não for acreditado, que os ensaios sejam acompanhados por equipe composta de um representante do Denatran e outro do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

Nota-se, portanto, que o ordenamento jurídico brasileiro relativo às questões de segurança no trânsito, na esfera legal regido pelo CTB, e no âmbito dos instrumentos infralegais, pelas resoluções do Contran e portarias do Denatran, já trata dos critérios de realização dos testes de colisão, submetendo-os às normas editadas pela ABNT, entidade brasileira da mais alta competência, seriedade e idoneidade. Cabe salientar que a ABNT é o foro nacional de normalização por reconhecimento da sociedade brasileira e confirmado pelo governo federal por meio de diversos instrumentos legais.

Nesse mesmo sentido, trazemos a baila trecho do voto do Deputado Jorge Côrte Real, relator do PL 6.995, de 2013, na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, que afirma que *“já existe uma estrutura legal orgânica e sistematizada, verdadeiro arcabouço normativo consolidado, com ampla flexibilidade de atualização das normas infralegais, em conformidade com os avanços tecnológicos dos veículos”*.

No entanto, dada a importância e a relevância de medidas que visem a vida e a integridade física dos ocupantes dos veículos automotores, entendemos importante inserir essa exigência no texto do código de trânsito, tal qual asseverou o Deputado Jorge Côrte Real em seu voto, *“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”*.

Isso posto, seguimos na mesma linha do que propõe o substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, ou seja, que a exigência da realização dos testes de colisão seja

trazida para o CTB e que esses ensaios de impacto continuem sendo realizados nas condições fixadas pelo Contran, em laboratórios acreditados pelo Inmetro, seguindo os critérios normalizados internacionalmente e as normas da ABNT.

Por fim, vislumbramos a necessidade de ajuste ao texto do substitutivo da CDEIC, de modo a contemplar a obrigatoriedade de realização dos testes de colisão lateral. Atualmente, as normas do Contran preveem apenas os ensaios de impacto frontal e traseiro. Chega, portanto, o momento de aperfeiçoar a legislação, com o propósito de preservar a segurança no trânsito.

Ante todo o exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 6.995, de 2013, na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, com a emenda anexa, que tem o objetivo de incluir a obrigatoriedade de realização dos testes de colisão lateral.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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.

EMENDA

Dê-se ao *caput* do art. 105-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, proposto pelo art. 1º do substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio ao Projeto de Lei nº 6.995, de 2013, a seguinte redação:

"Art. 105-A. Será obrigatória a realização de ensaios e testes de impacto frontal, traseiro e lateral em veículos automotores, nacionais ou importados, nas condições fixadas pelo CONTRAN."

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Relator