



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*PROJETO DE LEI N.º 2.976-C, DE 2011** **(Do Sr. Felipe Bornier)**

Determina a realização do teste de impacto (crash test) em modelos de veículos automotores fabricados ou montados no País, e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste (relator: DEP. VALDIVINO DE OLIVEIRA) e pela aprovação, com Substitutivo, do de nº 6995/13, apensado (relator: DEP. JORGE CÔRTE REAL).; da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emendas (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação deste e das emendas da Comissão de Viação e Transportes, com Substitutivo (relator: DEP. FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54 DO RICD).

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário – Art. 24, II, “g”

(\*) Atualizado em 26/07/17, para inclusão de apensados (2)

## SUMÁRIO

### I - Projeto inicial

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

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Parecer reformulado

### III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Complementação de voto
- Subemenda apresentada
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (2)

### IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Votos em separado (2)

### V - Projetos apensados: 6995-A/13 e 7830/17

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, será submetido a teste de impacto (*crash test*), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura às colisões.

§ 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 por entidades especializadas, dotadas da base tecnológica exigida na forma do regulamento.

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.

## JUSTIFICAÇÃO

O teste de impacto ou *crash test* é um procedimento de segurança adotado internacionalmente pela indústria automobilística, para as diferentes categorias de veículos automotores. Aqui no Brasil, somente alguns modelos passam por esse teste e outros que não são a ele submetidos, quando o fizeram, foram reprovados ou não atingiram os níveis de segurança exigidos. Isso é muito preocupante.

A aprovação do veículo nesse teste de impacto é importantíssima, para se poder reduzir possíveis danos a condutores e passageiros em colisões de trânsito. Em muitos casos, sem ter sido testado o veículo, a

contenção do poder de destruição do choque pode ser impossível, mesmo com o funcionamento do *air bag*.

Os custos com o tratamento e recuperação de vítimas de acidentes de trânsito no País são elevadíssimos, atualmente. Essas despesas poderiam ser consideravelmente reduzidas se os veículos fossem produzidos com maior resistência ou mais adequado modo de enfrentamento aos choques.

Para evitar ou diminuir tantos efeitos nocivos resultantes das colisões de trânsito, estamos propondo que a realização do teste de impacto seja obrigatória para todas as categorias de veículos automotores.

Pela importância dessa iniciativa, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 14 de dezembro de 2011.

Deputado FELIPE BORNIER

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

### **PARECER VENCEDOR**

#### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei em pauta determina a realização de teste de impacto em modelos de veículos automotores fabricados ou montados no país com o propósito de garantir uma mínima segurança ao condutor e aos passageiros.

O teste será avaliado com base em índices adotados internacionalmente para cada categoria de veículo, devendo ser executados por entidades especializadas, dotadas de base tecnológica que será definida na forma de regulamento.

A proposição veda a comercialização de automóveis que não tenham passado por este teste, inclusive os importados.

É previsto um *vacatio legis* de trezentos e sessenta dias da publicação para a entrada em vigor da lei.

Além desta Comissão, a proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transporte e Constituição, Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva das comissões. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II – VOTO

A regulamentação de segurança de produto constitui uma das formas mais importantes de intervenção do Estado na economia. Isto porque, em muitos casos, o consumidor tem dificuldades em avaliar em que medida o consumo de um determinado produto é seguro ou não.

Atualmente o Brasil vem se consolidando entre os mais importantes mercados consumidores de veículos do mundo, com previsão de que as vendas devam duplicar em 2.025 quando comparadas ao ano de 2.010.

Note-se que uma maior demanda por segurança constitui característica típica de sociedades de renda média maior. No nosso país, constata-se ao longo do tempo uma atenção cada vez maior à questão da segurança no trânsito, o que certamente está associado ao incremento da renda per capita do país. Não à toa se aprovou alguns anos atrás um Código de trânsito e mesmo antes disso a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. Mais recentemente temos a atual e sadia discussão sobre a chamada “lei seca” que coíbe de forma mais incisiva os condutores alcoolizados.

Independente de o *chassi* do veículo ser produzido com este ou aquele material teoricamente mais ou menos resistente, o *crash test* é um indicador significativo da segurança, pois implica colocar o veículo em uma situação muito próxima aos acidentes da vida real.

No Brasil a preocupação do legislador com o tema da segurança dos veículos é antiga, pois a realização de testes de impacto está regulamentada no ordenamento pátrio desde a Resolução CONTRAN nº 463/73, a qual solicita comprovação da ancoragem dos assentos, deslocamento do sistema de controle de direção, mediante o “Ensaio de Colisão Contra Barreira”, ou seja, o *crash test*, os quais passaram a ser exigidos nos processos de homologação dos veículos/certificação de segurança veicular.

Verifica-se, dessa forma que o chamado *crash test* existe no ordenamento jurídico e nos processos de homologação dos fabricantes de automóveis há mais de 35 anos.

O estabelecimento de legislação referente à segurança veicular compete ao DENATRAN e CONTRAN vinculados ao Ministério das Cidades e a elaboração das normas e requisitos técnicos compete à ABNT.

A Portaria nº 190/2009, do DENATRAN estabelece que todos os veículos novos, nacionais ou importados, devem receber código específico no RENAVAL (Registro Nacional de Veículos Automotores) além do respectivo CAT (Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito), sendo que para tanto devem atender os requisitos de identificação e de segurança veicular.

O Anexo XI da Portaria nº 190, em seu item 1.5 lista os ensaios relacionados à segurança passiva do veículo e a correspondente Resolução do CONTRAN. Dentre os diversos ensaios, encontra-se o referente à proteção do ocupante utilizando-se o critério biomecânico, ou seja, *crash test* realizado com bonecos, o qual é disciplinado pela Resolução CONTRAN nº 221/2007 alterada pela Resolução CONTRAN nº 255/2007.

Vale ressaltar que as exigências estabelecidas na Resolução nº 221 vigoram para os novos projetos desde janeiro de 2012 e conforme estabelecido na referida Portaria nº 190 do DENATRAN, os laboratórios/testes, responsáveis pelos ensaios, são auditados por técnicos do DENATRAN e INMETRO na validação dos relatórios de homologação/certificação veicular. Os fabricantes que não possuem o equipamento de testes no Brasil devem demonstrar o atendimento aos requisitos em laboratórios no exterior, sendo sempre acompanhados pelas entidades do Governo.

Dessa maneira a iniciativa do ilustre Deputado Felipe Bounier, contida no Projeto de Lei nº 2.976, de 2011 determinando a realização do teste de impacto (*crash test*) já está contemplada na legislação supracitada, não havendo dessa maneira motivo para apoiarmos o referido Projeto de Lei.

Assim, divirjo do nobre Relator, e voto pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.976, de 2011.

Sala da Comissão, em 05 de junho de 2013.

**Deputado VALDIVINO DE OLIVEIRA**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.976/2011, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Valdivino de Oliveira.

O parecer do Deputado Antonio Balhmann passou a constituir Voto em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Ângelo Agnolin - Presidente, Sueli Vidigal - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, Carlos Roberto, Edson Pimenta, João Maia, José Augusto Maia, Luis Tibé, Renato Molling, Renzo Braz, Ronaldo Zulke, Rosinha da Adefal, Valdivino de Oliveira, Vinicius Gurgel, Afonso Florence, Guilherme Campos, Mandetta e Mário

Feitoza.

Sala da Comissão, em 5 de junho de 2013.

Deputado ÂNGELO AGNOLIN  
Presidente

## **VOTO EM SEPARADO DEPUTADO ANTONIO BALHMANN**

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei em pauta determina a realização de teste de impacto em modelos de veículos automotores fabricados ou montados no país com o propósito de garantir uma mínima segurança ao condutor e aos passageiros.

O teste será avaliado com base em índices adotados internacionalmente para cada categoria de veículo, devendo ser executados por entidades especializadas, dotadas de base tecnológica que será definida na forma de regulamento.

A proposição veda a comercialização de automóveis que não tenham passado por este teste, inclusive os importados.

É previsto um *vacatio legis* de trezentos e sessenta dias da publicação para a entrada em vigor da lei.

Além desta Comissão, a proposição foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e Constituição, Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva das comissões. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

### **II – VOTO**

A regulação de segurança de produto constitui uma das formas mais importantes de intervenção do estado na economia.

Isto porque em muitos casos o consumidor tem dificuldades em avaliar em que medida o consumo de um determinado produto é seguro ou não. E isso prejudica a própria capacidade de tomar decisões que sejam racionais. Ou seja, como a segurança do produto não é quantificável, o consumidor é incapaz de levar em consideração esta variável chave na decisão de compra do veículo.

Certamente, o consumidor se fixará relativamente mais em elementos observáveis de *status*, torque e comodidades internas do que de

segurança, na qual sua capacidade de avaliação é mais limitada. Do ponto de vista econômico, trata-se de um item em que há evidente assimetria de informação do consumidor relativamente à vendedora, impedindo que o comprador possa precificar de forma apropriada o item “segurança” em geral.

Um ou outro item de segurança são mais observáveis pelo consumidor como o freio a disco ou o *air-bag*. Outros itens até mais fundamentais como a própria resistência do veículo a batidas de maior envergadura apenas podem ser avaliados pelos consumidores que já conhecem e/ou que pesquisam o assunto em maior detalhe. Informação em geral é algo custoso.

O *crash test* é um indicador muito significativo da segurança, pois implica colocar o veículo em uma situação muito próxima aos acidentes da vida real. Independente de o *chassis* do veículo ser produzido com este ou aquele material teoricamente mais ou menos resistente, o *crash test* responde a indagações muito claras e diretas: em uma dada batida a uma determinada velocidade, qual o ferimento esperado sobre o condutor e os outros passageiros conforme sua posição no automóvel?

Naturalmente, a resposta do teste nunca será uma certeza, mas pode-se afirmar que os indicadores extraídos são muito similares ao que deverá acontecer na grande maioria dos casos.

A avaliação dos resultados dos *crash tests*, de qualquer forma, também exige uma avaliação de especialistas. Isso torna difícil converter o teste em informação simples que possa ser devidamente processada pelo consumidor de forma a influenciar sua decisão de compra.

Nesse contexto, o projeto determina que se definam parâmetros mínimos de segurança no *crash test* que simplesmente indicarão se o veículo cumpre parâmetros mínimos de segurança para a comercialização no país. Ou seja, o objetivo do projeto não é garantir que o consumidor saiba mais sobre a segurança do veículo que está adquirindo, mas sim dar a certeza ao comprador que se o automóvel está no mercado para comercialização, é porque o produto passou por um crivo prévio de especialistas que atestam a satisfação de parâmetros mínimos de segurança baseada no *crash test*. Isso faz sentido por que é muitas vezes difícil traduzir estes testes em informação que possa ser razoavelmente fornecida e devidamente digerida pelo consumidor de forma a afetar racionalmente sua decisão de compra.

Note-se que uma maior demanda por segurança constitui



característica típica de sociedades de renda média maior. No Brasil, constata-se ao longo do tempo uma atenção cada vez maior à questão da segurança no trânsito, o que certamente está associado ao incremento da renda per capita do país. Não a toa se aprovou alguns anos atrás um código de trânsito e mesmo antes disso a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. Mais recentemente temos a atual e sadia discussão sobre a chamada “lei seca” que colbe de forma mais incisiva os condutores alcoolizados.

Esta tendência de maior preocupação com os itens de segurança sugere que o objetivo do projeto de lei em comento se encontra plenamente em sintonia às demandas atuais da sociedade brasileira. Dado o tempo médio que as pessoas dispendem em veículos automotores e dado o grau de letalidade observado nos acidentes automobilísticos, acreditamos que garantir o *crash test* constitui um incremento na capacidade de nossa legislação de salvar vidas e evitar sequelas físicas com profundo impacto no bem-estar das pessoas.

Cumpramos destacar que o CONTRAN já tem definido várias regras por meio de Resoluções, indicando critérios de avaliação do automóvel pelo *crash test* e que estão em linha com a experiência internacional. A tabela a seguir sumaria as resoluções existentes e suas características:

<b>Resoluções</b>	<b>Objetivos e Limites</b>	<b>Forma do Crash Test</b>	<b>Regras Similares Internacionais</b>
Resolução CONTRAN 463/73, item 4 – Deslocamento do Sistema de Controle da Direção	Limites de deslocamento da coluna de direção para reduzir as possibilidades de lesões ao peito, pescoço e cabeça do condutor. A coluna de direção do veículo após o teste não deve se deslocar horizontalmente para trás mais do que 127 mm, em relação ao ponto não deformado do veículo.	Colisão do veículo contra uma barreira rígida a uma velocidade de 48 km/h, sendo que durante	Norma norte-americana FMVSS 204 ainda em vigor nos Estados Unidos da América e encontra similaridade com a Diretiva Européia 74/297/EEC e o Regulamento das Nações Unidas ECE R12.
Resolução CONTRAN 463/73, item 13	Reduz o risco de incêndio em caso de colisão frontal.	Impacto frontal (crash test) contra uma barreira fixa a	Norma norte-americana FMVSS 301 ainda em vigor

<b>Resoluções</b>	<b>Objetivos e Limites</b>	<b>Forma do Crash Test</b>	<b>Regras Similares Internacionais</b>
– Reservatório do combustível, gargalo e conexões do reservatório de combustível	Durante e após o término do impacto o veículo não deve perder líquido a uma vazão superior a 28g/min.	uma velocidade de 48 km/h com o reservatório de combustível do veículo contendo no mínimo 90% de sua capacidade de líquido que tenha peso específico não inferior a viscosidade substancialmente igual ao combustível usado no veículo.	nos Estados Unidos da América e encontra similaridade com a Diretiva Européia 96/79/EEC e o Regulamento das Nações Unidas ECE R34.
Resolução CONTRAN 221/07, NBR ABNT 15300-1, 15300-2 e 15300-3 – Proteção ao ocupante, com avaliação de critérios biomecânicos	Índices máximos de lesão da cabeça, aceleração resultante do tórax, compressão do tórax, força transmitida axialmente através dos fêmures e critérios de lesão do pescoço	Impacto frontal com 100% de sobreposição a uma velocidade de 48 km/h ou, alternativamente, de impacto frontal com 40% de sobreposição a uma velocidade de 56 km/h.	Legislações norte-americanas norma FMVSS 208 e das Nações Unidas diretiva ECE-R 94. O Brasil é o primeiro e um dos únicos países latino-americano a adotar tais requisitos.
Resolução CONTRAN 221/07, NBR ABNT 15240 – Comportamento da Estrutura do Habitáculo em ensaio de impacto traseiro	O deslocamento longitudinal de um ponto de referência no último assento traseiro em relação ao ponto de referência, situado na área estrutural do veículo, não deve exceder 75 mm.	Em ensaio de impacto traseiro o dispositivo impactador deve atingir o veículo a uma velocidade de 35 km/h.	Regulamento das Nações Unidas ECE R32. Ressalta-se que a <u>Comunidade Européia</u> , que tem como tradição adotar severas leis construtivas para homologação de veículos, <u>ainda não tornou os requisitos em epígrafe obrigatórios.</u>
Resolução CONTRAN 221/07, NBR	A taxa de vazamento permitida não	Em um ensaio de impacto traseiro com o dispositivo	Regulamento das Nações Unidas ECE R34 e na

<b>Resoluções</b>	<b>Objetivos e Limites</b>	<b>Forma do Crash Test</b>	<b>Regras Similares Internacionais</b>
ABNT 15241 – Integridade do sistema de combustível em ensaio de impacto traseiro	poderá exceder 30 g/min	impactador atingindo o veículo com reservatório de combustível contendo no mínimo 90% de sua capacidade com líquido de densidade próxima à do combustível à uma velocidade de 35 km/h,	norma norte-americana FMVSS 301, assim como na diretiva europeia 70/221/EEC

Note-se que o ensaio de impacto frontal já é exigido pelo CONTRAN desde 1977. A homologação e concessão do número RENAVAM exige a realização destes ensaios em laboratório acreditado por órgão acreditador ou em laboratório que possua atestado de capacidade técnica conferido pelo DENATRAN / INMETRO. Sendo assim, a regulamentação infra-legal brasileira atual já prevê a realização de, no mínimo, 3 *crash tests* para atendimento dos 5 requisitos legais acima mencionados e de mais 36 testes de segurança relacionados a outros requisitos.

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.

Tendo em vista o exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.976, de 2011.

Sala da Comissão, em 18 de abril de 2013.

Deputado ANTONIO BALHMANN

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

Chega para exame desta Comissão de Viação e Transportes o

projeto de lei em epígrafe, que obriga a que todos os veículos fabricados e montados no país sejam submetidos a testes de impacto para comprovar sua capacidade de resistência a colisões, reprovando-se os modelos que não atingissem os critérios técnicos estabelecidos para garantir a segurança dos ocupantes. Esses testes seriam executados por entidades especializadas, dotadas de base tecnológica conforme exigências previstas em regulamento. O projeto de lei condiciona a comercialização dos veículos automotores, inclusive os importados, à aprovação nos testes em foco.

A cláusula de vigência prevê o período de um ano para a entrada em vigor da proposta.

Tramitando em regime ordinário, a proposição foi distribuída à apreciação conclusiva da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde foi rejeitado, deste Órgão Técnico e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo quanto à constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Realizado em veículos automotores fabricados com habitáculo, o teste de impacto tem por objetivo 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 de aspecto vinculado ao desenvolvimento da segurança passiva do veículo, associada à proteção dos usuários após a ocorrência de acidente.

O art. 19 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, relaciona entre as atribuições do órgão máximo executivo de trânsito da União, que é o DENATRAN, as disposições transcritas a seguir:

*“XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;*

*XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento; (...).”*

Para atender ao disposto no art. 19, XXVI, do CTB, o DENATRAN vem editando normas específicas, a exemplo da Portaria nº 190, de 2009, em vigor. De acordo com essa norma, para serem comercializados no Brasil, todos os veículos novos de fabricação nacional, importados, encaroçados ou aqueles modificados devem receber códigos específicos de marca/modelo/versão para o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e o respectivo Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT).

Depois de cumprir um conjunto de exigências, esses veículos são pré-cadastrados no RENAVAM, credenciando-se para a respectiva comercialização, após a qual receberão o número definitivo no RENAVAM, e com ele, os documentos de registro e licenciamento.

A concessão do RENAVAL e do CAT está condicionada ao atendimento de uma série de requisitos assinalados em onze anexos da Portaria nº 190, de 2009, dentre os quais distinguimos os seguintes:

Anexo III – Identificação Veicular;

Anexo IV – Informações Técnicas do Veículo (Memorial Descritivo);

Anexo V – Legislação Complementar, que exige do interessado a apresentação de documento que comprove o cumprimento da legislação, inclusive aquela referente ao meio ambiente, mediante documento emitido pelo IBAMA;

Anexo VI – Certificado de Segurança, emitido pelo interessado em consonância com os requisitos de segurança veicular estabelecidos pela legislação em vigor, conforme projeto de engenharia, memorial descritivo e resultados dos ensaios realizados no veículo, que estão previstos no Anexo XI;

Anexo VIII – Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT, emitido pelo DENATRAN; e

Anexo XI – Registros referentes aos Ensaios e Avaliações realizados em veículos/componentes, que traz os requisitos por peso bruto total do veículo (PBT), com ensaios relacionados à segurança ativa do veículo, que dizem respeito a sistemas de freio, vidros de segurança e fechaduras e dobradiças das portas laterais, entre outros, e ensaios relacionados à segurança passiva dos veículos, voltados aos ocupantes, entre os quais consta sistema de controle de direção e sistema de combustível e proteção ao ocupante.

Todos os ensaios seguem preceitos de resoluções do CONTRAN. Aqueles relativos à proteção dos ocupantes encontram-se dispostos na Resolução nº 221, de 2007, a qual prevê ensaios de impacto traseiro e dianteiro, tendo como critérios de segurança biomecânicos, as definições contidas em normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), usadas internacionalmente. São elas:

- Proteção ao ocupante, com avaliação de critérios biomecânicos, em ensaio de impacto frontal: Norma ABNT NBR 15300-1, em conjunto com a Norma ABNT NBR 15300-2 ou com a Norma ABNT NBR 15300-3, a critério do fabricante;
- Comportamento da estrutura do habitáculo em ensaio de

impacto traseiro: Norma ABNT NBR 15.240;

- Integridade do sistema de combustível em ensaio de impacto traseiro: Norma ABNT NBR 15.241.

Aplica-se essa Resolução desde 11 de janeiro de 2012, para projetos novos de automóveis e camionetas, e a partir de janeiro de 2014, aplicar-se-á para os demais veículos derivados das duas categorias citadas, que não sejam considerados projetos novos.

Na esteira dos regulamentos internacionais, o Brasil não exige testes de impacto para veículos pesados acima de 3,5t ou 10 mil libras (4.536 kg). Para tais veículos os ensaios referem-se à segurança ativa e devem atender diversos requisitos, previstos em resoluções do CONTRAN. Para ônibus e micro-ônibus, a Resolução nº 445, de 2013, e a Resolução nº 416, de 2012, dispõem entre outros aspectos sobre avaliação estrutural de carroçarias, ancoragem de bancos, instalação de cintos de segurança e destruição do vidro das janelas de segurança. Para caminhões, a Resolução nº 152, de 2003, traz os requisitos sobre para-choques, e a Resolução nº 323, de 2009, dispõe sobre barras laterais.

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 concentra-se 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, diz respeito a sistema de freio.

Em que pesem todas as resoluções do CONTRAN supracitadas, é inafastável a preocupação quanto a qualquer inferência de que o arcabouço legal pátrio, para a realização do *crash test* para a proteção dos ocupantes de veículos, seja suficientemente eficaz e conclusivo.

Por absoluta pertinência e oportunidade ressaltamos que as portarias e resoluções, do DENATRAN e CONTRAN, respectivamente, constituem meros atos administrativos. Os atos administrativos normativos, assim como as leis, têm caráter de comandos gerais e abstratos, alcançando todos os administrados na mesma situação. Todavia, eis a questão crucial, não são iguais. Os atos normativos são leis em sentido material, visto que possuem a mesmo conteúdo das leis, entretanto o objetivo desses atos é explicitar a norma legal para o seu fiel cumprimento, sendo proibido que eles criem direitos ou deveres no ordenamento jurídico não disciplinado em lei; e, são atos administrativos em sentido formal, isto é, quanto a sua forma na constituição dos atos e das leis.

Os atos normativos, por conseguinte, são submetidos a um processo simplificado de aprovação, diferentemente das leis que, para alcançarem essa condição, são submetidas, como projetos de lei, a um rito processual de aprovação bem mais complexo.

Sem nos distanciarmos em exemplos em tese, tomamos, a título de ilustração, no caso concreto, aqui já mencionado, a Resolução nº 221, de 11 de janeiro de 2007, alterada pela Resolução nº 255, de 26 de outubro de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que “*Estabelece requisitos de proteção aos ocupantes e integridade do sistema de combustível decorrentes de*



*impactos nos veículos*”, e o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997). Em outras palavras, as resoluções citadas versam sobre matéria disciplinada em lei, estabelecendo requisitos de proteção específicos para a aplicabilidade da lei.

Em síntese, os atos administrativos subordinam-se hierarquicamente às leis, sobrepondo-se, todavia, aos atos individuais, ainda que emanados da mesma autoridade administrativa.

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 RENAVAL.

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 RENAVAL, 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.

Essas considerações são suficientemente cabais para justificar a oportunidade e o acerto da iniciativa, aprimorando a legislação e, assim, garantir ao cidadão informações técnicas adequadas sobre os veículos em circulação no território nacional, a partir dos *crash tests* específicos realizados, permitindo aos brasileiros a aquisição de veículos com selo de qualidade e segurança, bem como incentivar as montadoras instaladas no país a realizarem investimentos contínuos em tecnologias e equipamentos voltados à segurança ativa e passiva dos veículos automotores, dentro do nível de excelência alcançado pelos países fabricantes mais desenvolvidos.

Por todo o exposto, entendo que somente com a instituição de procedimentos claros e objetivos de *crash test*, por meio de legislação específica, repassando a empresas especializadas, imparciais e fiscalizáveis a obrigação de executá-los, é que o Brasil conseguirá alcançar um nível aceitável de seriedade, alicerçada em base legal irrefreável, capaz de sinalizar para todos os demais países o compromisso real com a redução de acidentes, mortes e feridos.

Assim, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 2.976, de 2011, com as duas emendas, que ora apresentamos, visando seu aperfeiçoamento redacional.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2014.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

#### **EMENDA Nº 01/2014**

Dê-se ao *caput* do art. 2º do projeto de lei a seguintes redação:

Art. 2º Todo modelo de veículo automotor, fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto (*crash test*), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2014 .

Deputado HUGO LEAL  
Relator

#### **EMENDA Nº 02/2014**

Acrescente-se ao § 2º do art. 2º do projeto de lei a expressão “em regulamento”, logo após a expressão “estabelecidas”, ficando com a seguinte redação:

Art. 2º .....

§ 2º Será reprovado no teste de impacto o modelo de veículo que não atender às exigências técnica estabelecidas em regulamento para garantir a devida segurança ao condutor e passageiros.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2014 .

Deputado HUGO LEAL  
Relator



## **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

Conforme acordado na Sessão Extraordinária de 12 de março de 2014, acolhi, por proposição da Mesa, sugestão para alterar a redação do § 3º do art. 2º do Projeto de Lei nº 2.976/2011, de forma a atribuir ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO a competência para executar, fiscalizar e auditar os testes de impacto de todos os modelos de veículos automotores fabricados ou montados no País, visando comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões.

Assim, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 2.976, de 2011, com as duas emendas, e subemenda que ora apresentamos, visando seu aperfeiçoamento redacional.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

## **SUBEMENDA À EMENDA Nº 02/2014**

Dê-se ao § 3º do art. 2º do projeto de lei a seguinte redação:

Art. 2º .....

.....  
§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo INMETRO, dotado da base tecnológica exigida na forma do regulamento

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

## **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, o Projeto de Lei nº 2.976/2011, com duas emendas, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Washington Reis - Vice-Presidente, Ângelo Agnolin, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Fátima Pelaes, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, João Leão, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Mauro Mariani, Milton Monti, Newton Cardoso, Osvaldo Reis, Paulão, Renzo Braz, Rodrigo Maia, Vanderlei Macris, Zoinho, Luiz Argôlo, Ricardo Izar e Roberto Dorner.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ  
Presidente

### **EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA COMISSÃO**

Dê-se ao *caput* do art. 2º do projeto de lei a seguinte redação:

Art. 2º Todo modelo de veículo automotor, fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto (*crash test*), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ**  
Presidente

### **EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA COMISSÃO**

Acrescente-se ao § 2º do art. 2º do projeto de lei a expressão “em regulamento”, logo após a expressão “estabelecidas”, ficando com a seguinte redação:

Art. 2º .....

§ 2º Será reprovado no teste de impacto o modelo de veículo que não atender às exigências técnica estabelecidas em regulamento para garantir a devida segurança ao condutor e passageiros.

Dê-se ao § 3º do art. 2º a seguinte redação:

Art. 2º .....

.....  
§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo INMETRO, dotado da base tecnológica exigida na forma do regulamento.

Sala da Comissão, em 12 de março de 2014.

Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ**  
Presidente

# 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

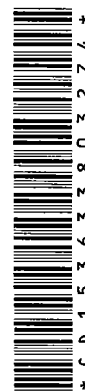
### I - RELATÓRIO

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



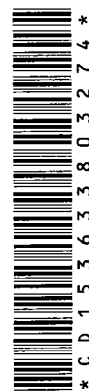
norma, exatamente por estar o referido teste já contemplado na regulamentação da matéria pelo órgão técnico competente.

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.

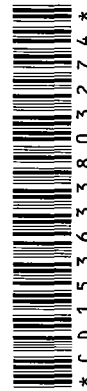
Dessa forma, passo ao exame da constitucionalidade da proposta que diz respeito à “vida”, à “tecnologia” e ao “consumo”, matérias tratadas na Carta Magna com especial atenção.

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.

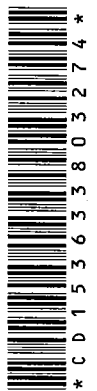
Por sua vez, no mérito, em primeiro lugar, parabenizo a iniciativa do Deputado Felipe Bornier. Como destaca o autor em sua justificativa, a proposta em análise trata de procedimento de segurança adotado internacionalmente pela indústria automobilística, para as diferentes categorias de veículos automotores, 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.

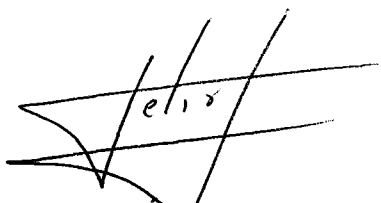


Por conta de circunstâncias assim, devo então concordar com as ponderações feitas pela Comissão de Viação e Transporte, no sentido da oportunidade e o acerto da iniciativa, a fim de editar lei com o objetivo último de garantir ao cidadão informações técnicas adequadas sobre os veículos em circulação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

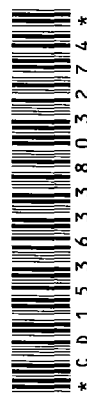
Art. 2º Todo modelo de veículo automotor fabricado ou montado no País, exceto máquinas agrícolas e tratores, será submetido a teste de impacto (crash test), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões, na forma de regulamentação do Conselho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

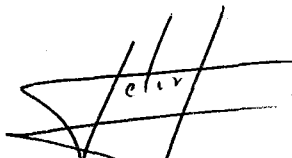
§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, podendo no caso da execução ser realizada também por laboratórios acreditados pelo INMETRO, todos dotados de base tecnológica exigida na forma da Regulamentação 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.



**Deputado FÉLIX MENDONÇA JUNIOR**

**Relator**



### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.976/2011 e das Emendas nºs 1 e 2 da Comissão de Viação e Transportes e, no mérito, pela aprovação na forma do Substitutivo apresentado, conforme o Parecer do Relator, Deputado Félix Mendonça Júnior. Os Deputados Rodrigo Pacheco e Valtenir Pereira apresentaram Votos em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arthur Lira - Presidente, Osmar Serraglio e Veneziano Vital do Rêgo - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, André Fufuca, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Arthur Oliveira Maia, Bacelar, Betinho Gomes, Capitão Augusto, Chico Alencar, Covatti Filho, Cristiane Brasil, Danilo Forte, Décio Lima, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Felipe Maia, Giovani Cherini, Indio da Costa, Jhc, João Campos, Jorginho Mello, José Fogaça, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Luciano Ducci, Luiz Couto, Marco Tebaldi, Marcos Rogério, Padre João, Paes Landim, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Paulo Teixeira, Pr. Marco Feliciano, Raul Jungmann, Ronaldo Fonseca, Rossoni, Rubens Pereira Júnior, Sergio Souza, Tadeu Alencar, Wadih Damous, Daniel Almeida, Delegado Waldir, Dr. João, Edmar Arruda, Félix Mendonça Júnior, José Maia Filho, Lincoln Portela, Manoel Junior, Odelmo Leão, Odorico Monteiro, Reginaldo Lopes, Renata Abreu, Rubens Otoni, Sandro Alex, Soraya Santos e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA  
Presidente

#### **SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CCJC AO PROJETO DE LEI N.º 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 das Comissões, em 30 de junho de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA

Presidente

**VOTO EM SEPARADO**  
**(Do Deputado RODRIGO PACHECO)**

O Projeto de Lei nº 2.976, de 2011, em seu art. 1º, determina que todo modelo de veículo automotor fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto (*crash test*), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura às colisões.

Pelo art. 3º do Projeto, somente poderão ser comercializados no país os veículos automotores, inclusive os importados, cujos modelos tenham sido aprovados no referido teste de impacto.

No âmbito da Comissão de Viação e Transportes (CVT), foram aprovadas duas emendas e uma subemenda, com o objetivo de estabelecer que as exigências técnicas do teste de impacto sejam definidas em regulamento, assim como de imputar ao INMETRO a execução, fiscalização e auditoria desses testes.

Do ponto de vista da constitucionalidade, da juridicidade e da técnica legislativa do projeto e das emendas aprovadas na CVT, assiste razão ao nobre relator e não se vislumbra qualquer óbice à sua admissibilidade.

Contudo, tendo em vista que as normas do Projeto de Lei em questão se sobreporão às Resoluções e Portarias do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), identifica-se a necessidade de excepcionar, quanto à exigência do teste de impacto para a devida comercialização desses bens, algumas categorias de veículos automotores (previstos no art. 96, II, “e”, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB), a exemplo dos tratores, colhedeiças e plantadeiras utilizadas na produção agrícola, diante da evidente desnecessidade de realização do aludido teste de impacto para que esses veículos sejam comercializados no Brasil. Entendimento contrário revelaria clara afronta aos princípios constitucionais da razoabilidade e da liberdade de iniciativa econômica.

Nesses termos, reitero a concordância com o brilhante parecer do relator e peço vênica apenas para divergir quanto à necessidade de esclarecer a ressalva para esses veículos utilizados na produção agrícola, pelo que sugiro seja feito acréscimo de um parágrafo 4º ao art. 2º do projeto, com a seguinte redação: “Ficam dispensados da realização do teste de impacto os veículos automotores previstos no art. 96, II, “e”, da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997”.

É como voto, Senhor Presidente.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2015.

Deputado RODRIGO PACHECO

#### **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO VALTENIR PEREIRA**

O ilustre Deputado Felipe Bornier apresentou Projeto de Lei com o objetivo de tornar obrigatória a realização de teste de impacto nos veículos automotores fabricados ou montados no País, de modo a comprovar a capacidade de

resistência nas colisões.

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, a proposição foi rejeitada, nos termos do parecer vencedor da lavra do Deputado Valdivino de Oliveira, em posição contrária ao Relator Deputado Antônio Balhmann, que entendia *"como pertinente a definição de um arcabouço legal para a matéria, a despeito de o ensaio de impacto frontal já ser exigido pelo CONTRAN, desde 1977"*.

Na Comissão de Viação e Transportes, por outro lado, o Projeto de Lei foi aprovado com duas emendas, nos termos do parecer do Relator, ilustre Deputado Hugo Leal, que assinalou *"a fragilidade da regulamentação infra legal hoje existente"*.

Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, o nobre Relator, Deputado Félix Mendonça Júnior, ressaltando a importância da matéria, opinou pela *"constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL 2.976/11 e das emendas e subemendas a ele apresentadas"*.

É o relatório.

## **VOTO**

Em face de acordo com o Autor do projeto, deputado Felipe Bornier, com o relator na CVT, deputado Hugo Leal, com o relator nesta CCJ, deputado Félix Mendonça Júnior, com o membro desta CCJ, deputado Décio Lima, e com o representante do Ministério das Cidades, reapresento meu voto com novo direcionamento.

O PL 2.976, de 2011, com as emendas apresentadas, apresenta-se com a seguinte redação:

*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, será submetido a teste de impacto (crash test), para comprovar a capacidade de resistência ou modo de enfrentamento de sua estrutura frente às colisões.*

*§ 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 em regulamento para garantir a devida segurança ao condutor e passageiros.*

*§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo INMETRO, dotado da base tecnológica exigida na forma do regulamento.*

*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.*

Não obstante o parecer do nobre Relator, tenho que o presente Projeto de Lei, apesar de sua indiscutível importância, vez que contribui para a segurança do trânsito, num País campeão de acidentes, padece de vícios que precisam ser elididos para o seu regular prosseguimento, conforme exposto a seguir.

A locução utilizada no *caput* do art. 2º não faz exceções, vez que prevê que “**todo** modelo de veículo automotor, fabricado ou montado no País, será submetido a teste de impacto (*crash test*)”. Assim, ao estabelecer em lei a obrigatoriedade do teste de impacto a todo modelo de veículo automotor, a proposta parece exceder os limites da lógica, uma vez que nem todos os veículos automotores podem ser submetidos aos referidos testes. Alguns, por absoluta impossibilidade técnica, outros por desnecessidade.

De algum modo, todos os ensaios seguem preceitos de Resoluções do CONATRAN, documentos técnicos que determinam quais os tipos de testes devem ser submetidos cada veículo automotor. Pegue-se o caso das motocicletas, por exemplo, não cabe o *crash test*, vez que o ensaio recomendado é o de “segurança ativa”, onde a prevenção concentra-se no conhecimento das técnicas de uso dos veículos e no comportamento do condutor, conforme preconiza a Resolução nº 221, de 2007, que trata do sistema de freio.

Da forma como está redigido, o *crash test* se tornará obrigatório até mesmo para colheitadeiras, tratores e bicicletas motorizadas. O que é um completo absurdo.

De outro giro, ao estabelecer que os testes serão “*executados, fiscalizados e auditados*” pelo INMETRO a proposta faz uma espécie de “reserva de mercado” e impõe competências acima da capacidade operacional do órgão, o qual já possui um rol substancial de atribuições estabelecidas na Lei nº 5.966 de 11 de dezembro de 1973.

Pois, apesar de sua reconhecida competência, dificilmente o INMETRO teria condições de realizar diretamente o *crash test* em todos os veículos, fabricados ou montados no Brasil. Estamos falando de milhões de unidades.

Apenas para assinalar, haja vista que não se constitui em óbice intransponível, a medida não deveria seguir como projeto autônomo, pois, trata-se de matéria com conexão e conteúdo disciplinada pelo Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei 9.503/1997, o qual consagra o Capítulo IX, artigos 103 a 117, aos veículos automotores.

A Seção II do capítulo citado trata expressamente da segurança dos veículos, com regras claras e princípios fundamentados na prática adotada pelas principais vertentes normativas em matéria de segurança automotiva.

O artigo 103, do Código de Trânsito Brasileiro, por exemplo, estabelece que os veículos somente poderão transitar quando atendidos os requisitos de segurança estabelecidos no código e em normas do CONTRAN.

Para tanto, os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores 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 exigidos 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 e 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 Trânsito.

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: afastar a responsabilidade direta do Estado ou de seu órgão oficial por possíveis falhas de projeto ou de materiais, identificadas na ocasião dos ensaios e testes.

Também, busca-se preservar a segurança dos veículos postos em circulação, verificação de campo na forma do artigo 104, do CTB, mediante inspeção de segurança e ambiental nas condições estabelecidas pelo CONTRAN e pelo CONAMA.

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

Dessa forma, as alterações ora propostas deveriam ser assentadas no Código de Trânsito Brasileiro, o qual consagra os princípios gerais de segurança dos



veículos conferindo ao CONTRAN, poderes para estabelecer normas infra legais complementares, necessárias à plena execução das obrigações normatizadas. Fica aqui o registro.

Assim, para sanar os vícios de técnica legislativa aqui apontados, faz-se necessário apresentar emenda de redação, de modo a possibilitar que se excepcione, por questões técnicas, a realização do "crash test" em "todos" os veículos, bem como que não se crie uma reserva de mercado e tampouco sobrecarregue o INMETRO.

Diante do exposto, voto, nos termos da emenda de redação que ora apresento, em relação ao PL 2.976/2011 e suas emendas e subemendas, pela constitucionalidade, juridicidade e conformidade da técnica legislativa.

Sala da Comissão ..... junho de 2015.

Deputado **VALTENIR PEREIRA**

(PROS/MT)

**EMENDA DE REDAÇÃO AO PROJETO DE LEI 2.976, DE 2011**

O Projeto de Lei 2.976, de 2011, passa ter a seguinte redação, para adequação à técnica legislativa:

*"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, exceto máquinas agrícolas e tratores, fabricado ou montado no País, 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.*

*§ 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 em regulamento para garantir a devida segurança ao condutor e passageiros.*

*§ 3º Os testes de impacto serão executados, fiscalizados e auditados pelo INMETRO, podendo, no caso da execução, ser realizada também por laboratório acreditado 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 ..... junho de 2015.

Deputado **VALTENIR PEREIRA**

PROS/MT

## **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**

APENSE-SE AO PL-2976/2011

### **S U M Á R I O**

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](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

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
--

**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 encarregados 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 encarregados 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

## **PROJETO DE LEI N.º 7.830, DE 2017** (Do Sr. Goulart)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para implantar o teste de impacto frontal, traseiro e lateral.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2976/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece a obrigatoriedade de testes de impacto frontal, traseiro e lateral nos veículos automotores.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

“Art. 105 .....

.....

§ 7º Os veículos comercializados no País, nacionais ou importados, deverão ser submetidos e aprovados em testes de impacto frontal, traseiro e lateral antes do início da sua comercialização, nas condições fixadas pelo CONTRAN e INMETRO.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Este Projeto de Lei tem como objetivo submeter os veículos automotores a testes de colisão frontal, lateral e traseiro, conhecidos mundialmente como *crash-tests*. Isso possibilitará que os veículos sejam submetidos e aprovados nos testes antes de sua comercialização. Trata-se de uma importante ferramenta de proteção que deve ser disponibilizada aos consumidores.

Recentemente, a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor – PROTESTE, publicou em seu site que *“o veículo mais vendido do Brasil é também um dos mais inseguros. O Chevrolet Ônix ganhou zero estrelas para a proteção de passageiros adultos e três para a de crianças em teste de colisão realizado pelo Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina e Caribe (Latin NCAP). As simulações constataram que você está em perigo grave em casos de impacto lateral”*.

Importante considerar que o teste de colisão é realizado pelo Programa de Avaliação de Carros Novos para América Latina e o Caribe (Latin NCAP), o qual *“oferece aos consumidores informação independente e transparente sobre os níveis de segurança que tem os diferentes modelos de veículos no mercado”*. Não há, portanto, qualquer participação estatal atualmente nesses critérios de teste de colisão, o que pode inclusive comprometer as relações comerciais no setor automobilístico.

Dessa forma, a proposta institui que o CONTRAN e o INMETRO estabeleçam condições a serem adotadas pelos fabricantes e importadores de veículos que comercializem seus automóveis no País, de modo que o poder público atuará nesse processo de avaliação, com regras claras e objetivas.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nobres pares pela discussão e aprovação desse Projeto de Lei em defesa dos consumidores do País.

Sala das Sessões, em 07 de junho de 2017.

**GOULART**  
PSD/SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**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. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)\*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de



veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

.....  
.....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------