

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2017

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que somente poderão ser comercializados os modelos de veículos que tenham alcançado resultados mínimos em testes de impacto (*crash tests*).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Art. 103-A:

“**Art. 103-A.** Todos os modelos de veículos novos comercializados no País serão submetidos a adequados testes de impacto (*crash tests*), cujo resultados deverão receber ampla publicidade.

§ 1º A partir de 1º de janeiro de 2019, todos os modelos de veículos novos à venda no Brasil devem ser submetidos a testes de impacto apropriados, que avaliarão a sua segurança ativa e passiva.

§ 2º Os testes de impacto deverão ser patrocinados pelas montadoras de veículos, sendo cada modelo selecionado aleatoriamente em concessionárias pelo Programa de Avaliação.

§ 3º Os resultados dos testes de impacto devem ser divulgados pelas próprias montadoras, com a pontuação do modelo exibida em campanhas de publicidade do mesmo e no Website oficial da montadora.

§ 4º No caso de veículos importados, a critério do CONTRAN, poderão ser aceitos testes consagrados internacionalmente, ou do país de origem do veículo.

§ 5º O CONTRAN expedirá a regulamentação necessária para a aplicação do que dispõe este artigo.”

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



JUSTIFICAÇÃO

Segundo estimativas da OMS (Organização Mundial de Saúde), 1,25 milhão de pessoas morrem por ano vítimas de acidentes de trânsito. No Brasil, cerca de 45 mil pessoas perdem suas vidas em decorrência desses acidentes, número que deixa o país no 4º lugar em termos absolutos, atrás de China, Índia e Nigéria.

No continente americano, o Brasil é proporcionalmente o quarto país com mais mortes no trânsito, apresentando uma taxa de 23,4 mortes para cada 100 mil habitantes. O desempenho do nosso país só está atrás de Venezuela, República Dominicana e Belize.

Com base no estudo da OMS, as nações que mais investiram na segurança das estradas e dos veículos foram as que demonstraram maior sucesso na redução de acidentes. Países como Suécia (2,4 mortes por 100.000 habitantes), Suíça (3,3 mortes por 100.000 habitantes), Dinamarca (3,4 mortes por 100.000 habitantes) e Alemanha (4,3 mortes por 100.000 habitantes), tiveram significativa contribuição da engenharia automotiva para a queda no número de óbitos em suas vias.

É de clareza cristalina que o número de acidentes, e consequentemente de mortes no trânsito brasileiro, é bem superior aos verificados na Europa pelo fato da esmagadora maioria dos automóveis vendidos em nosso país não serem tão seguros quanto os disponibilizados no velho continente.

Itens importantes para a segurança automotiva, como o controle eletrônico de estabilidade (conhecido como ESC, ou ESP), testado pela primeira vez em 1995, são obrigatórios para veículos novos nos Estados Unidos e na União Europeia já há alguns anos. Tal dispositivo impede que o motorista perca o controle do automóvel em situações de risco, reduzindo drasticamente as chances de um acidente. Segundo o Instituto de Segurança Viária norte-americano, o controle de estabilidade é capaz de reduzir acidentes fatais em 43%, um número expressivo. A NHTSA (Administração Nacional para a Segurança do Tráfego Rodoviário), órgão federal que regulamenta o setor de transportes, divulgou um levantamento apontando que 83% dos capotamentos dos SUVs (veículos utilitários com centro de gravidade elevado) foram evitados pelo dispositivo, que é tido como a maior e mais importante inovação em segurança automotiva depois do cinto de segurança.



Outras características importantes dos carros vendidos em países com reduzido número de mortes no trânsito são a sua qualidade construtiva, com a utilização maciça de aços de alta resistência e carroceria planejada para resistir a diversos tipos de impacto, além de melhores sistemas de freios e utilização de bolsas infláveis (*airbags*).

A melhor forma de se testar a segurança de um veículo nos dias de hoje é por meio de testes de impacto, conhecidos como "*Crash Tests*". Essas avaliações simulam acidentes dos mais variados tipos, analisando assim os danos causados ao motorista e aos passageiros do automóvel, os danos ao pedestre, a estabilidade do carro e sua segurança em casos de colisões frontais, laterais ou perda de controle.

Algumas organizações que realizam *Crash Tests* estão consagradas atualmente, sendo seus testes utilizados como referência por diversos países que buscam segurança nas suas estradas, assim como por empresas e consumidores que buscam automóveis mais seguros e por entidades que militam contra a chaga das milhões de mortes no trânsito.

Os automóveis vendidos nos Estados Unidos são normalmente avaliados pelo extremamente rigoroso IIHS, Instituto de Segurança Viária norte-americano, uma organização científica independente, sem fins lucrativos, dedicada a reduzir o número de mortes nas ruas e estradas do país. Na Europa, o Euro NCAP é um programa de segurança automotiva com sede em Bruxelas, sendo financiado pela União Europeia para avaliar a segurança dos veículos novos comercializados na região.

Na América Latina existe atualmente o Latin NCAP, Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina e o Caribe, um programa de avaliação de segurança automotiva fundado em 2010, que testa a segurança ativa e passiva dos carros produzidos na América Latina. A iniciativa tem apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e tem como um de seus membros ativos o CESVI Brasil (Centro de Experimentação e Segurança Viária). Os principais objetivos do Latin NCAP são oferecer aos consumidores latino-americanos avaliações independentes e imparciais de segurança dos seus carros novos, estimular os fabricantes a melhorarem o desempenho em segurança de seus veículos à venda na América Latina, e incentivar os governos dos países latino-americanos a aplicarem as regulamentações exigidas pelas Nações Unidas quanto aos testes de colisão para os veículos de passageiros.



A metodologia adotada pelo Latin NCAP funciona da seguinte forma: são selecionados carros que estão entre os mais vendidos de suas categorias em suas versões básicas. Os carros são comprados com o orçamento disponível para o programa ou por meio de patrocínio da fabricante, sendo adquiridos em concessionárias independentes e selecionados aleatoriamente. Após os testes de colisão, a classificação é baseada no número de estrelas, quanto maior o número, mais seguro é o automóvel, havendo ainda uma pontuação individual para a proteção de adultos e para a proteção de crianças. Bons resultados nos testes de colisão frontal e lateral, que mostram a importância de *airbags* e de uma estrutura estável, que deforme pouco, não são suficientes para que um veículo consiga nota máxima. Itens de segurança ativa como o controle eletrônico de estabilidade e o sistema de aviso de cinto de segurança desatado, são necessários para a obtenção de cinco estrelas no teste.

Podemos ver pelos resultados dos testes atuais do programa que os veículos vendidos no Brasil não oferecem a mesma segurança dos vendidos na Europa, algo que se reflete no elevado número de acidentes e mortes nas vias do nosso país. Faz-se necessário, dessa forma, que as montadoras de automóveis invistam mais na segurança de seus modelos vendidos aqui, equiparando-os aos seus similares vendidos em países ditos do "Primeiro Mundo". Uma importante forma de fiscalização do nível de segurança desses veículos seria tornar obrigatória a realização de "*Crash Tests*" em todos os novos modelos de automóveis à venda no Brasil. Todos os modelos deveriam ser testados em sua versão mais básica, sendo o resultado amplamente divulgado pela própria montadora, com a exposição da pontuação de cada veículo em cada propaganda do mesmo. Os carros testados devem ser adquiridos de forma aleatória, com o seu valor pago pela fabricante, nos moldes do teste do Latin NCAP. Sem dúvidas essa medida iria incentivar as grandes fabricantes de veículos a melhorarem o nível de segurança de seus carros vendidos aqui, salvando assim muitas importantes vidas de brasileiros.

Por esses motivos esperamos contar com o voto de aprovação dos ilustres Pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões,

Senador ELMANO FERRER



Legislação Citada

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

[Texto compilado](#)

[Mensagem de veto](#)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

[\(Vide Decreto nº 2.327. de 1997\)](#)

[\(Vide Lei nº 13.103. de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

[\(Vide Lei nº 13.281. de 2016\)](#) [\(Vigência\)](#)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

...

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 RENAVAM, 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.

