



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JORGE KAJURU

SF/23506.92015-54

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

Altera a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, para obrigar aos participantes do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) a afixação de etiquetas contendo a classificação de segurança dos ocupantes dos veículos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, para obrigar aos participantes do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) a afixação de etiquetas contendo a classificação de segurança dos ocupantes dos veículos.

Art. 2º O art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 40.

.....

§ 5º;

V – adesão da empresa a programa de etiquetagem relativa à segurança dos ocupantes do veículo em caso de colisão, nos termos do regulamento.

.....

§ 6º A empresa deverá cumprir pelo menos quatro dos cinco requisitos estabelecidos no § 5º, com exceção das fabricantes que produzam exclusivamente veículos com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel), as quais deverão cumprir pelo menos dois dos requisitos estabelecidos nos incisos I a III do § 5º.

.....

§ 10. Para cumprimento do disposto no inciso V do § 5º, o Poder Executivo poderá credenciar entidades nacionais e internacionais de testagem de veículos, desde que os protocolos empregados sejam informados na etiqueta.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após sua publicação.

Parágrafo único. Os modelos comercializados no Brasil na data de publicação desta Lei, das empresas participantes do Programa de que trata a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, deverão ser testados e etiquetados no prazo máximo de um ano, contado a partir da vigência desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, ainda é muito comum que o consumidor não se atente aos equipamentos de segurança dos veículos. Apesar de o *air bag* ter se tornado obrigatório por força da Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009, e os sistemas antibloqueio de frenagem (ABS) e de controle de estabilidade (ESP) pelas Resoluções nº 312, de 3 de abril de 2009, e nº 567, de 16 de dezembro de 2015, respectivamente, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), poucos avanços na regulamentação ocorreram desde então.

Assim, tão importante quanto a presença de equipamentos de proteção dos ocupantes, que afinal não são capazes de impedir todas as colisões, é a medição da rigidez estrutural do veículo e da efetividade dessa proteção em condições reais de uso, o que só pode ser feito por testes de colisão. Entidades como o Latin NCAP aferem os parâmetros de segurança de determinados modelos, porém, quanto aos demais, os consumidores ficam sem nenhum tipo de informação.

A segurança deveria ser fator de extrema importância na decisão de compra. Excluindo as motocicletas, os sinistros de trânsito ainda causam a morte, anualmente, cerca de 4 mil motoristas e 2 mil passageiros de veículos automotores, sendo que, entre os passageiros, as crianças são o grupo mais vulnerável.

A intenção do projeto é justamente permitir que o consumidor se eduque acerca das características técnicas de segurança do veículo que pretende adquirir, bem como da performance dos equipamentos em situação real. Assim, acreditamos que as montadoras se preocuparão, desde o projeto, com esses fatores, e os carros, por conseguinte, passarão a ser mais seguros.

Certo do mérito da proposta, peço aos nobres Senadores e Senadoras o apoio necessário para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões,

Senador JORGE KAJURU