



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

NOTA TÉCNICA Nº 11/2021/CGST-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 30 de março de 2021.

PROCESSO Nº 50000.027006/2020-54

INTERESSADO: DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO - DENATRAN

1. ASSUNTO

1.1. Consulta Interna de Regulamento Técnico do Mercosul sobre Cintos de Segurança

2. REFERÊNCIAS

2.1. Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 45/17;

2.2. Regulamento Técnico Mercosul de Cintos de Segurança.

3. SUMÁRIO EXECUTIVO

3.1. Trata esta Nota Técnica do resultado da consulta interna realizada no Brasil acerca do Regulamento Técnico Mercosul de Cintos de Segurança, a fim de subsidiar a posição final do país junto ao Grupo Mercado Comum do Mercosul.

4. ANÁLISE

4.1. No âmbito do Subgrupo de Trabalho nº 3 “Regulamentos Técnicos e Avaliação da Conformidade” (SGT Nº 3) do Mercosul, foram debatidos os textos do Regulamento Técnico Mercosul (RTM) de Cintos de Segurança.

4.2. Em que pese a atuação de representantes do governo brasileiro na elaboração dos textos, a prática regulatória do Mercosul exige que tais regulamentos sejam submetidos à consulta interna dos Estados Partes antes de sua adoção, conforme procedimentos estabelecidos pela Resolução MERCOSUL/GMC/RES. Nº 45/17.

4.3. Nesse sentido, restava ao Brasil proceder com esta etapa regulatória antes da submissão do documento ao Grupo do Mercado Comum (GMC) do Mercosul.

4.4. Por meio da Portaria DENATRAN nº 2047, de 13 de outubro de 2020, o DENATRAN tornou público o processo de consulta interna da proposta de regulamento técnico do Grupo de Mercado Comum do Mercosul, disponibilizando no seu sítio eletrônico o texto do Regulamento Técnico Mercosul de Cintos de Segurança (SEI 2651397).

4.5. As manifestações apresentadas pelos participantes do processo de consulta estão disponibilizadas na planilha apresentada no doc. SEI 3921069.

4.6. Em síntese, foram apresentadas quatro sugestões:

a) Alterar o prazo de vigência do RTM disposto em seu art. 6º, de modo a harmonizar com as datas dos requisitos regulamentadas no Brasil.

b) Alterar o item 1 do Anexo do RTM para dispor de uma série normativa das Nações Unidas anterior, de modo a compatibilizar com a versão adotada no Brasil.

c) Excluir a exceção prevista no item 2.2 do Anexo do RTM, visto que o aviso de não afivelamento do cinto de segurança somente é obrigatório para o assento do condutor, conforme a série 6 de revisões da norma UN R16, versão esta adotada no Brasil.

d) Incluir um novo item ao Anexo de modo a substituir as referências à norma UN R14 dispostas no normativo base adotado, a UN R16, para referenciar ao RTM específico de ancoragem de cintos de segurança, visto que as disposições dos itens 8.2.1 e 8.3.5 da norma UN R16 exigem dois pontos de ancoragem de sistema ISOFIX para retenção de dispositivos de transporte de crianças, enquanto o RTM sobre Ancoragens de Cintos de Segurança e Ancoragens de Sistemas de Retenção Infantil estabelece apenas um ponto.

4.7. Com relação ao prazo de vigência do normativo, a Coordenação-Geral de Segurança no Trânsito (CGST) manifesta-se no sentido de entender ser oportuna a adequação da vigência do RTM, ampliando-o. Isto por duas razões: primeiro porque no momento da conclusão do texto pela Comissão da Indústria Automotiva (CIA) do SGT.3/Mercosul, o prazo total era de 4 anos. Aprovado agora o RTM, esse prazo, se mantido, se tornaria a metade. Segundo, porque os regulamentos brasileiros que tratam de temas relacionados no RTM, como o aviso de não afivelamento do cinto de segurança (regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 760, de 2018) e os requisitos de segurança dos veículos M2 e M3 (regulamentados pelas Resoluções CONTRAN nº 753 e 754, ambas de 2018) entrarão em vigor para todos os modelos de veículos em 2024 e em 2025, respectivamente. Assim, a fim de uniformizar a vigência do RTM em uma única data, propõe-se a ampliação do prazo para 2025, mantendo-se o prazo inicialmente proposto de 4 anos.

4.8. Com relação às séries normativas, a discussão ocorrida no âmbito da CIA era de se utilizar o suplemento 2 da série 7 da norma UN R16 como base para as exigências técnicas acerca dos cintos de segurança. Portanto, não se vê como oportuna a alteração dessa questão já acordada com os demais Estados Partes.

4.9. Contudo, o ponto que parece afligir o setor produtivo nacional está nos destaques apresentados nas alíneas 'c' e 'd' acima, que são exatamente os aspectos em que se difere a série proposta no RTM daquela adotada no Brasil: a questão da obrigatoriedade do aviso de não afivelamento do cinto de segurança para todos os assentos do veículo e a quantidade de pontos de retenção ISOFIX para os dispositivos de transporte de crianças. Nesse aspecto, entende-se que a proposta de retirada do item 2.2 do Anexo do RTM de Cintos de Segurança não atinge ao propósito sugerido. Na verdade, deve-se mantê-lo, visto que o contrário enseja na adoção do regulamento UN R16 da forma como ele se encontra. Mostra-se oportuna, no entanto, a reformulação de sua redação, restringindo à obrigatoriedade ao assento do condutor, mas, exigindo que se os bancos dos passageiros forem dotados do dispositivo, mesmo que facultativo, estes devem atender às especificações da norma. Esta é a forma como está disposta na Resolução CONTRAN nº 760, de 20 de dezembro de 2018. Assim, a sugestão é a de que o texto seja reescrito da seguinte forma:

"2.

2.1.

2.2. O item 1.4 somente será obrigatório para o assento do condutor. Para os demais assentos, apenas se dotados de dispositivo de aviso de não afivelamento de cintos de segurança."

4.10. Já com relação à proposta de inclusão de um novo item 5 ao Anexo, este tem como condão limitar a quantidade de pontos de retenção ISOFIX para os dispositivos de transporte de crianças. Também tem o objetivo de trazer a referência a um RTM já elaborado no que diz respeito à ancoragens de cintos de segurança e ancoragens de sistemas de retenção infantil. Portanto, a fim de que não se gere risco de contradição entre os RTMs, entende-se oportuna a inclusão do artigo tal qual sugerido, para que sempre que se mencione os critérios de ancoragem, esses reflitam as decisões tomadas no âmbito do RTM apropriado e não nas disposições da norma estrangeira. Sugere-se, no entanto, que o tema possa ser melhor debatido pela CIA, visto que uma outra possibilidade seria apenas a revisão do texto da norma UN R16 de modo a contemplar no item 2 do Anexo do RTM de Cintos de Segurança um novo item com as exceções daquilo em que o normativo difere do Regulamento Técnico Mercosul sobre Ancoragens de Cintos de Segurança e Ancoragens de Sistemas de Retenção Infantil.

4.11. Há que se ressaltar, também, que conforme destacado no art. 5º da proposta de Resolução MERCOSUR/LXVIII SGT N° 3/ P. RES. N° 07/19, o RTM de Cintos de Segurança deve entrar em vigor ao mesmo tempo que o RTM sobre Ancoragens de Cintos de Segurança e Ancoragens de Sistemas de Retenção Infantil.

5. DOCUMENTOS RELACIONADOS

5.1. Planilha com resultado da consulta interna (SEI 3921069).

6. CONCLUSÃO

6.1. A realização da consulta interna pelo Brasil se mostra como o último passo no fluxograma de aprovação de um Regulamento Técnico no âmbito do Mercosul antes da sua apreciação pelo Grupo Mercado Comum (GMC). Dessa forma, o DENATRAN providenciou a realização da consulta referente ao RTM de Cintos de Segurança, disponibilizando por sessenta dias em seu sítio eletrônico o texto proposto e os canais para que o público geral pudesse encaminhar suas contribuições.

6.2. Esta Nota Técnica, portanto, apresenta as considerações dos participantes e conclui que a incorporação do regulamento ao arcabouço legal brasileiro demanda alguns ajustes em sua redação.

6.3. Diante dessas conclusões, recomendamos o envio desta Nota Técnica ao Ministério das Relações Exteriores e à Coordenação Nacional do Subgrupo de Trabalho nº 3 do Mercosul, para conhecimento e providências quanto ao envio da manifestação brasileira ao GMC Mercosul.

Atenciosamente,

DANIEL MARIZ TAVARES

Coordenador-Geral de Segurança no Trânsito

De acordo, encaminhe-se à SNTT com sugestão de envio ao MRE e à Coordenação Nacional do SGT.3/MERCOSUL.

FREDERICO DE MOURA CARNEIRO

Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral**, em 31/03/2021, às 13:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Frederico de Moura Carneiro, Diretor-Geral**, em 05/04/2021, às 15:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3921079** e o código CRC **83C410DC**.



Referência: Processo nº 50000.027006/2020-54



SEI nº 3921079

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: 2029-8191 - www.infraestrutura.gov.br