

CID CECCHINI DE PAIVA

**O BRASIL E A REGULAMENTAÇÃO AUTOMOTIVA
NO MUNDO GLOBALIZADO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
à Escola Politécnica da Universidade de
São Paulo para obtenção do Título de
Mestre em Engenharia Automotiva
(Mestrado Profissionalizante).

SÃO PAULO

2005

Este exemplar foi revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade única do autor e com a anuência de seu orientador.

São Paulo, de outubro de 2005.

Assinatura do autor _____

Assinatura do orientador _____

FICHA CATALOGRÁFICA

Paiva, Cid Cecchini de
O Brasil e a regulamentação automotiva no mundo globaliza-
do / C.C. de Paiva. – ed.rev. -- São Paulo, 2005.
123 p.

Trabalho de curso (Mestrado Profissionalizante em
Engenharia Automotiva). Escola Politécnica da Universidade de
São Paulo.

1.Regulamentação automotiva 2.CONTRAN – Conselho Na-
cional de Trânsito 3.FMVSS – Federal Motor Vehicle Safety
Standard 4.UNECE – United Nations Economic Commission for
Europe I. Universidade de São Paulo. Escola Politécnica. II. t.

CID CECCHINI DE PAIVA

O BRASIL E A REGULAMENTAÇÃO AUTOMOTIVA

NO MUNDO GLOBALIZADO

Trabalho de conclusão de curso apresentado
à Escola Politécnica da Universidade de
São Paulo para obtenção do Título de
Mestre em Engenharia Automotiva
(Mestrado Profissionalizante).

Área de Concentração:

Engenharia Automobilística.

Orientador:

Prof. Dr. Marcelo Massarani

SÃO PAULO

2005

DEDICATÓRIA

À minha amada esposa, Sonia e filhas, Corina e Carol, cujas doçuras e canduras me privei por muitas horas envolvido neste trabalho. Que o orgulho que elas sempre expressaram ao me verem nesta fase da vida tenha compensado a privação do convívio.

À função das sementes, a qual gostaria de ver estendida a este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Ao amigo e orientador Prof. Dr. Marcelo Massarani pela sensibilidade e percepção ao notar que este tema era merecedor de atenção especial e me motivar a redirecionar meu trabalho, incentivar a pesquisa e reflexão sempre pautando por firmes e precisas orientações.

Aos meus pais, Romeu e Waldira, responsáveis por terem me dado o presente desta profissão.

A todos os funcionários do depto. de Contatos Técnicos de Engenharia da GM por toda ajuda e material fornecido:

Eduardo A. V. Feijó

Mario S. Barroco

Marcelo Romito

Douglas L. Isidoro

Daniel C. Caramori

Manuel E. Salina

João L. Oliveira

José C. Turraponte

Eunice M. S. Loyola

À minha diretoria e gerência, Edgar T. de Luccas e Álvaro E. Barbugiani, pelo incentivo e compreensão em liberar-me nos horários de expediente para tratamento de itens relativos ao curso supra e a este trabalho.

À General Motors do Brasil por ter me dado a oportunidade de participar do curso de Mestrado em Engenharia Automobilística, o qual é agora coroado por este trabalho.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram com este trabalho.

RESUMO

Este trabalho reúne material relativo as principais regulamentações automotivas que serviram de referência para origem e formação da regulamentação automotiva no Brasil, o **CONTRAN** – “Conselho Nacional de Trânsito”. A referência é objetiva sobre as regulamentações **FMVSS** – “*Federal Motor Vehicle Safety Standard*”, dos EUA e a **UNECE** – “*Economic Commission for Europe of the United Nations*”, da Europa, onde será dado maior enfoque ao trabalho sendo desenvolvido pelo WP.29 – “Fórum Mundial Para a Harmonização de Regulamentações de Veículos”, pertencente à ONU. O objetivo deste trabalho é apresentar as regulamentações acima, descrever suas origens e sistema de elaboração das regulamentações de forma a ter um material de consulta sobre o assunto em um único compêndio, finalizando com a apresentação de uma visão da regulamentação automotiva brasileira frente à globalização resultante de uma análise do atual estágio de desenvolvimento que se encontram as regulamentações automotivas supra citadas, suas influências nos mercados exportadores e importadores, os mercados em expansão tanto quanto consumidores quanto possíveis “*co-designers*” das matrizes, culminando numa proposta de regulamentação automotiva para o Brasil e o Mercosul com uma visão globalizante.

ABSTRACT

This report gathers material concerning the main automotive regulations which worked as a reference for the origin and formation of Brazil automotive regulation, the CONTRAN – “*Conselho Nacional de Trânsito*”. The reference is objective on regulations such as FMVSS – “Federal Motor Vehicle Safety Standard”, from USA and UNECE – “Economic Commission for Europe of the United Nations” where the focus will be given to the work being developed by the WP.29 – “World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations”, belonging to UN. The purpose of this work is to present aforesaid regulations recording their origins and rulemaking processes in order to have a material for future search in just one book, finalizing with a stand point of view of Brazilian automotive regulation facing the globalization as result of an analysis on current development stage the aforesaid automotive regulations are, their influences on exporting and importing markets, markets in expansion either as customers or as potential co-designers of abroad companies, ending up on a proposal of automotive regulation for Brazil and Mercosur with a globalizing vision.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. WP.29 – FÓRUM MUNDIAL PARA A HARMONIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÕES DE VEÍCULOS.....	7
2.1. O que é e a sua História.....	7
2.2. WP.29 – Quem Participa e como Participar.....	11
2.2.1. Participação Governamental.....	11
2.2.2. Participação de Organizações Não-Governamentais – ONG’s.....	12
2.3. Organização do WP.29 e seus Corpos Subsidiários.....	16
2.4. Os Acordos Administrados pelo WP.29.....	21
2.4.1. O Acordo de 1958.....	21
2.4.1.1. Principais Elementos do Acordo de 1958:.....	22
2.4.2. O Acordo de 1997.....	24
2.4.3. O Acordo Global de 1998.....	25
2.4.3.1. Principais Elementos do Acordo Global de 1998.....	26
2.5. O Processo de Desenvolvimento de Regulamentações do WP.29.....	32
2.5.1. Introdução do Trabalho Proposto e Ações Regulamentadoras.....	32
2.5.2. Agenda de Trabalho do WP.29.....	32
2.5.3. Desenvolvimento de Regulamentação Técnica.....	33
2.5.4. Estabelecimento ou Adoção de Regulamentações e Emendas.....	34

2.5.5. Informações Sobre Regulamentações.....	35
2.5.6. Considerações Especiais e Ações Presentes aos Acordos Administrados Pelo WP.29.....	36
2.5.6.1. Acordo de 1958.....	36
2.5.6.2. Acordo de 1997.....	37
2.5.6.3. Acordo de 1998.....	37
3. O PROCESSO REGULAMENTADOR DOS EUA.....	41
3.1. Introdução.....	41
3.2. Elaboração de Regulamentação Federal.....	41
3.2.1. Autorização do Congresso.....	41
3.2.2. Ação da Agência.....	43
3.2.2.1. Início da Elaboração Regulamentadora.....	43
3.2.2.2. - Informações Sobre Planos de Elaboração Regulamentadora, Atividades e Documentos.....	44
3.2.2.3. Coordenação Interagência e Intergovernamental.....	47
3.2.2.4. O Ato de Procedimento Administrativo.....	48
3.2.2.4.1. Avisos Preliminares.....	50
3.2.2.4.2. Aviso de Proposta de Elaboração de Regra.....	51
3.2.2.4.3. Aviso Suplementar de Proposta de Elaboração de Regra.....	52
3.2.2.4.4. Regra Final.....	53

3.2.2.4.5. Resposta a Petições para Reconsideração.....	53
3.2.2.4.6. Outras Oportunidades para Participação Pública.....	54
3.2.2.4.7. Outros Requisitos de Elaboração de Regras.....	56
3.2.3. Revisão do Congresso.....	58
3.2.4. Revisão Judicial.....	59
3.3. O Processo dos EUA para Assegurar Conformidade com Padrões de Segurança e Emissões.....	61
3.3.1. A NHTSA e a Autocertificação.....	61
3.3.2. Como o Fabricante se Autocertifica.....	62
3.3.3. Como a NHTSA Assegura e Monitora a Conformidade.....	63
3.3.4. Provisão de Conformidade e Sansão do EPA.....	64
4. O PROCESSO REGULAMENTADOR DO BRASIL E MERCOSUL.....	67
4.1. Introdução.....	67
4.2. O Código Brasileiro de Trânsito.....	69
4.3. O SNT - Sistema Nacional de Trânsito.....	70
4.3.1. O Que é, Qual a Sua Finalidade e Seus Objetivos.....	70
4.3.2. Os Objetivos Básicos do Sistema Nacional de Trânsito São:.....	72
4.3.3. Como se Compõe o Sistema Nacional de Trânsito.....	72
4.4. O CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.....	73
4.4.1. O Que é, Sua Origem e Composição.....	73

4.4.2. As Competências e Atribuições na Estrutura do CONTRAN.....	74
4.4.2.1. Do CONTRAN.....	74
4.4.2.2. Do Presidente.....	75
4.4.2.3. Do Conselho.....	76
4.4.2.4. Dos Conselheiros.....	77
4.4.2.5. Do Comitê Executivo.....	77
4.4.2.6. Dos serviços de Secretaria Executiva.....	78
4.4.2.7. Como Funcionam as Reuniões.....	79
4.4.2.8. Como são as Votações e Tomadas de Decisões.....	80
4.4.3. O Cidadão e o CONTRAN.....	80
4.4.4. O CONTRAN e a Segurança Veicular e o CONAMA e o Controle de Emissões de Gases Poluentes e Ruídos.....	80
4.5. As Câmaras Temáticas.....	82
4.5.1. O que são, sua Organização e Finalidade.....	82
4.5.2. Os Treze Membros das Câmaras Temáticas têm as Seguintes Funções e Qualidades:.....	86
4.5.3. A Competência e Atribuições de uma Câmara Temática:.....	87
4.5.4. A Competência e Atribuições do Coordenador de uma Câmara Temática:.....	87
4.5.5. A Competência e Atribuições dos Membros Integrantes de uma Câmara Temática:.....	88
4.5.6. O Funcionamento de uma Reunião de uma Câmara Temática:.....	89

4.5.7. Como são as Votações e Tomadas de Decisões de uma Câmara Temática.....	90
4.5.7.1 Da Relatoria e do Pedido de Vistas de uma Câmara Temática.....	90
4.5.8. A Interação entre o SNT, CONTRAN e as Câmaras Temáticas.....	91
4.5.9. Disposições Finais das Câmaras Temáticas.....	92
4.6. As Ações Regulamentadoras Para o Mercosul e sua Situação.....	92
5. COMENTÁRIO SOBRE AS 3 REGULAMENTAÇÕES APRESENTADAS....	94
6. A VISÃO GLOBALIZADA.....	96
6.1. Introdução.....	96
6.2. Uma Visão Sobre Potencialidade de Desenvolvimento, Produção e Consumo Automotivo no Mundo.....	99
7. PROPOSTA E SUGESTÃO.....	101
7.1. Proposta.....	101
7.2. Sugestão.....	102
7.3. Justificativas e Comentários sobre a Proposta.....	102
7.4. Motivos que Suportam a Proposta.....	104
7.4.1. Quanto ao Acordo de 58:.....	104
7.4.2. Quanto ao Acordo de 98:.....	106
7.5. Motivos que Suportam a Sugestão.....	109
8. CONCLUSÃO.....	112
LISTA DE REFERÊNCIAS.....	117

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Organização do WP.29.....	20
Figura 2. Estabelecimento de Regulamentações Técnicas Globais Harmonizadas (#1) e Novas (#2).....	39
Figura 3. Consideração e Estabelecimento de Regulamentação.....	40
Figura 4. Processo de Elaboração de Regulamentação nos EUA.....	66
Figura 5. Estrutura do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.....	71
Figura 6. Estrutura do CONTRAN conforme Decreto N° 4.711, de 29 de maio de 2003.....	83
Figura 7. Organização das Câmaras Temáticas do CONTRAN.....	84
Figura 8. Processo de Elaboração de Regulamentação no Brasil.....	85

LISTA DE TABELAS

Tabela I. Grupos Contratantes dos 3 Acordos Administrados Pelo WP.29.....	29
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS

- AC.1 - Comitê Administrativo (ou Executivo) para o Acordo de 1958.
- AC.2 - Comitê Administrativo (ou Executivo) dos Trabalhos do WP.29.
- AC.3 - Comitê Administrativo (ou Executivo) para o Acordo de 1998.
- AC.4 - Comitê Administrativo (ou Executivo) para o Acordo de 1997.
- AECC - *“Association for Emissions Control by Catalyst”*.
- AEGPL - *“European LPG Association”*.
- AIT/FIA - *“International Alliance of Tourism/International Automobile Federation”*.
- ALCA - Área de Livre Comércio das Américas.
- ANPRM - *“Advance Notice of Proposed Rulemaking”*.
- APA - *“Administrative Procedure Act”*.
- BIPAVER - *“Bureau internationale permanent des associations de vendeurs et rechargeurs de pneumatiques”*.
- BLIC - *“Liaison Office of the Rubber Industry of the EC”*.
- BPICA - *“International Permanent Bureau of Motor Manufacturer”*.
- CEA - *“European Insurance Committee”*.
- CEMA - *“European Committee of Associations of Manufacturers of Agricultural Machinery”*.
- CFR - *“Code of Federal Regulation”*.
- CI - *“Consumers International”*.

- CIDADEC - *“International Confederation of Experts and Consultants”*.
- CITA - *“International Motor Vehicle Inspection Committee”*.
- CKD - *“Complete Knocked-Down”*.
- CLEPA - *“European Association of Automotive Suppliers”*.
- CONCAWE - *“The Oil Companies European Organization for Environment, Health and Safety”*.
- CRA - *“Congressional review Act”*.
- D.O.U. - Diário Oficial da União.
- ECOSOC - *“The Economic and Social Council of the United Nations”*.
- EEVC - *“European Enhanced Vehicle-safety Committee”*.
- E-FOIA - *“Electronic Freedom of Information Act Amendment”*.
- ENGVA - *“European Natural Gas Vehicle Association”*.
- EPA - *“Environmental Protection Agency”*.
- ETRTO - *“European Tyre and Rim Technical Organization”*.
- EUA - Estados Unidos da América.
- EUROMOT - *“European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers”*.
- EUWA - *“Association of European Wheel Manufacturers”*.
- FACA - *“Federal Advisory Committee Act”*.
- FEMFM - *“Federation of European Manufacturers of Friction Materials”*.

FOIA	-	<i>“Freedom of Information Act”.</i>
FR	-	<i>“Federal Register”.</i>
GC	-	Grupo Contratante.
GR	-	Grupo de Trabalho.
GRB	-	Grupo de Trabalho do WP.29 responsável por Ruído.
GRPE	-	Grupo de trabalho do WP.29 responsável por Poluição e Energia.
GRRF	-	Grupo de Trabalho do WP.29 responsável por Freios, Rodas, Pneus, Eixos, Sistema de Direção.
GRSG	-	Grupo de trabalho do WP.29 responsável por Provisões Gerais de Segurança.
GRSP	-	Grupo de Trabalho do WP.29 responsável por Iluminação e Sinalização Luminosa.
GTB	-	<i>“Working Party ‘Brussels 1952’”.</i>
IEC	-	<i>“International Electrotechnical Commission”.</i>
IMMA	-	<i>“International Motorcycle Manufacturers Association”.</i>
IRF	-	<i>“International Road federation”.</i>
IRU	-	<i>“International Road Transport Union”.</i>
ISO	-	<i>“International Organization for Standardization”.</i>
ITC	-	<i>“Inland Transport Committee”.</i>
NGO	-	<i>“Non Governmental Organization”.</i>
NHTSA	-	<i>“National Highway Traffic and Safety Administration”</i>

NIST	-	<i>“National Institute of Standards and Technology”.</i>
NPRM	-	<i>“Notice of Proposed Rulemaking”.</i>
NRA	-	<i>“Negotiated Rulemaking Act”.</i>
NTAA	-	<i>“National Technology Transfer and Advancement Act”.</i>
NTTAA	-	<i>“National Technology Transfer and Advancement Act”.</i>
OICA	-	<i>“International Organization of Motor Vehicle Manufacturers”.</i>
OMB	-	<i>“Office of Management and Budget”.</i>
ONG	-	Organização Não-Governamental.
OTA	-	<i>“World Touring and Automobile Organization”.</i>
REIO	-	<i>“Regional Economic Integration Organization”.</i>
RISC	-	<i>“Regulatory Information Service Center”</i>
RTG	-	Regulamentação Técnica Global.
SAE	-	<i>“Society of Automotive Engineers”.</i>
SC.1	-	<i>“Subcommittee on Road Transport”.</i>
SKD	-	<i>“Semi-Knocked-Down”.</i>
SNPRM	-	<i>“Supplemental Notice of Proposed Rulemaking”.</i>
TA	-	<i>“Type approval”.</i>
UITP	-	<i>“International Union of Public Transport”.</i>
UNATAC	-	<i>“Union of Technical Assistance for Motor Vehicle and Road Traffic”.</i>

- UNECE - *“Economic Commission for Europe of the United Nations”*.
- USA - *“United States of America”*.
- USC - *“United States Code”*.
- WP.29 - Fórum Mundial Para a Harmonização de Regulamentações de Veículos.

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Linha do Tempo do WP.29 e seus 3 Acordos.....	115
Anexo B. “ <i>The UNITED NATIONS System – Principal Organs of the United Nations</i> ”	116

LISTA DE APÊNCICES

Apêndice A. Termos Comuns ao WP.29.....	119
Apêndice B. Termos Comuns ao Processo de Elaboração de Regras dos EUA.....	122

1. INTRODUÇÃO.

A regulamentação automotiva é um assunto complexo e de responsabilidade. Ela exige uma grande dedicação para o seu entendimento e freqüentemente depara-se com questões cujas respostas não estão objetivamente expressas em seus conteúdos textuais, dando assim margem a discussões e interpretações. Adiciona-se a isto as várias regulamentações que se espalham pelo globo e que muitas vezes tem de serem comparadas para determinação de se a conformidade de um componente, subsistema, sistema ou veículo projetado sob a regulamentação de um país ou região atende outra regulamentação de país ou região diferente.

Esta situação tornou-se cada vez mais freqüente no Brasil após a abertura do mercado com a substituição de modelos que estavam em produção até por volta de 20 anos, por outros modelo mais modernos, cujos projetos eram oriundos dos EUA ou Europa e cujos ciclos de vida em produção já eram sabidos ser de aproximadamente um quarto deste período e que ao final deste teriam que ser remodelados quando não completamente substituídos.

Um outro aspecto e exemplo desta complexidade foi o Brasil firmar-se como exportador onde em alguns casos havia a combinação de veículos projetados nos EUA que eram produzidos no Brasil, e cuja versão aqui produzida deveria ser conformada à regulamentação européia devido aos novos mercados que se abriam.

Nesta exata época e situação, foi que ocorreu pela primeira vez ao autor a necessidade e as vantagens de uma regulamentação automotiva globalizada.

A segunda ocorrência da necessidade e as vantagens de uma regulamentação automotiva globalizada foi na participação de um projeto automotivo internacional, globalizado, que seria produzido nos EUA, Ásia e Brasil e que seria comercializado em todo o mundo, inclusive Austrália e África.

Porém, agravando o problema, desta vez não havia um veículo base em produção para servir como ponto de partida. O disponível nas mãos era um papel em branco e todas as regulamentações automotivas em vigor e as que estariam em vigor

à época de produção do veículo e deveriam convergir para um projeto único, cuja única tolerância em caso de conflito muito grande entre regulamentações, era a proliferação inicialmente prevista no projeto de duas versões – uma asiática e a outra, norte-americana.

As responsabilidades do autor neste projeto eram desenvolvimento de bancos, cintos de segurança e ancoragem de cadeira de criança, itens fortemente regulamentados por serem de extrema segurança.

A conclusão foi de que *“hoje, em plena era da globalização, a regulamentação automotiva no mundo ainda estava no mesmo estágio que a padronização um dia se encontrou no início da revolução industrial”* - o excesso de padrões (regulamentações) é pior que a falta deles.

Hoje, o autor é mais beneficiário do que vítima desta situação, pois as pesquisas que tiveram de ser desenvolvidas, mesmo antes de pensar em escrever este trabalho, contribuíram para formação de opinião sobre o caminho que a regulamentação automotiva deveria tomar para facilitar os desenvolvimentos de projetos, comércio e livre circulação de veículos pelo mundo tendo como objetivo principal a proteção do ser humano e respeito ao meio ambiente.

Ficou também claro que a globalização terá um efeito benéfico no sentido de deixar transparecer e forçar a necessidade da harmonização das regulamentações automotivas no mundo.

O Brasil hoje desempenha um papel importante no setor de produção e exportação de veículos e cuja regulamentação automotiva de origem bifurcada, oriunda das regulamentações norte-americana e européia; e ultimamente, com forte tendência a esta última, inscreve-se no cenário regulamentador mundial como mais uma somente.

Não vai aqui uma crítica negativa a regulamentação automotiva brasileira, mas somente, uma oportunidade de apresentação de um ponto de vista formado com o envolvimento frutífero com a área, seguida de uma análise das necessidades e

tendências da regulamentação automotiva mundial impulsionada pelo sopro da globalização.

Para atingir este propósito, este trabalho junta material relativo às leis e regulamentações automotivas, nacional e mundial, porém ficando restrito às mais importantes no mundo globalizado.

A maior dificuldade encontrada neste trabalho, que junta material relativo às leis e regulamentações automotivas, foi justamente encontrar literatura especializada e focada no assunto. Existe uma grande profusão de literatura associada ao tema principal na forma de “*papers*” e publicações especializadas, porém focando um assunto específico associado a um componente, subsistema ou sistema desenvolvido ou testado sob uma regulamentação particular. No âmbito ‘texto geral’ sobre regulamentação veicular falta material. A alternativa para começar a criar este tipo de material foi através da leitura das regulamentações e leis e transformá-las em texto comum resultando na forma conforme aqui apresentada.

Este material foca os principais países produtores, exportadores e mercados consumidores.

Como resultado final, é apresentada uma proposta visando um posicionamento do Mercosul e Brasil frente à globalização no aspecto relativo as regulamentações automotivas apoiado nas decisões que foram tomadas desde a sua iniciação como mercado importador, sua passagem para mercado produtor e recentemente exportador. É dada ênfase ao benefício que o conhecimento dos meandros das regulamentações traz para a composição de estratégias técnicas e mercadológicas para o Mercosul e Brasil e pontualmente das montadoras aqui instaladas.

Adicionalmente, tem-se uma fonte de referências aos colegas engenheiros onde pode ser encontrado um entendimento de como os diversos órgãos regulamentadores se originaram, se organizam, trabalham e divulgam seus trabalhos na forma de regulamentação automotiva e dirimir dúvidas que vão desde o entendimento da formação da sua numeração de referência, suas revisões, sua origem, sua aplicabilidade, obrigatoriedade ou opcionalidade, datas de início de suas efetivações

como leis e conseqüente efetivação da implementação de suas fases de restrição, quando assim houver.

O texto é aqui apresentado não como um assunto de pleno domínio do autor, e não pretende encerrar a discussão, mas iniciá-la, principalmente pela sua extensão, complexidade, profundidade e dinâmica, porém como resultado de uma pesquisa respondendo uma série de dúvidas e apresentando uma ótica sobre um assunto que sempre intriga, às vezes constrange pela consciente falta de conhecimento a um nível de expectativa pessoal dos envolvidos, e que no desenvolvimento da vida profissional, dada à constante urgência e concentração de esforços para se responder perguntas específicas ou definir detalhes de um produto, relevam-se muitas dúvidas a um segundo plano, felizmente, muitas delas tendo respostas encontradas posterior e até ocasionalmente.

Colegas de trabalho, confessadamente, compartilhando do mesmo sentimento e opinião descritos no parágrafo anterior, consideram como uma importante contribuição deste trabalho à reunião em um único compêndio de material relativo as mais importantes regulamentações, a influência delas sobre o desenvolvimento de um projeto no tocante ao mercado local, exportação e globalização.

Finalmente, ter um texto sobre o assunto em linguagem comum, comentada e exemplificada, isto é, sem a repulsiva aparência de textos de lei.

É desejo que este trabalho venha a fomentar outros mais e tornar cada dia mais o assunto lugar comum, de fácil entendimento e menos assustador entre os profissionais de áreas diretas e relativas a ele.

O convencimento de que a padronização é uma ferramenta facilitadora de desenvolvimento de produtos, adequação as necessidades do mercado consumidor levando-se em conta seu custo e benefício, eficiência e eficácia, aumento da segurança do usuário e daqueles que avizinham o uso do produto, proteção ambiental e desenvolvimento tecnológico, este trabalho dará atenção especial ao trabalho realizado pela ONU, na Comissão Econômica Para Europa (UNECE), através de um grupo denominado WP.29 – *“World Forum For Harmonization of Vehicle*

Regulations” (Fórum Mundial Para Harmonização de Regulamentações de Veículos).

A forma com que a apresentação deste trabalho foi estruturada segue o propósito e o raciocínio acima expostos. Sua divisão em 8 itens objetiva tratar individualmente, por item, uma determinada regulamentação e na seqüência uma análise, propostas e conclusão.

Nesse sentido, no item 2 - WP.29 – FÓRUM MUNDIAL PARA A HARMONIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÕES DE VEÍCULOS – apresenta as regulamentações UNECE; a qual, por ter foco em “harmonização” são as que mais se adequam ao mundo globalizado. Curiosamente, hoje no século XXI, as regulamentações UNECE têm este aspecto global, muito moderno, oriundo da necessidade que orientou a sua criação no período pós-guerra na Europa no século passado.

O item 3 - O PROCESSO REGULAMENTADOR DOS EUA – se além na apresentação das regulamentações FMVSS, a qual contrariamente às regulamentações UNECE, sempre focaram as necessidades específicas internas dos EUA, que por terem saído fortalecido da segunda guerra e não terem vários países vizinhos fazendo fronteira terrestre que demandariam o fluxo contínuo de veículos para seu desenvolvimento comercial, naturalmente, desenvolveu um conjunto de regulamentações introspecto às suas necessidades e modo de vida de superpotência auto-suficiente.

O item 4 - O PROCESSO REGULAMENTADOR DO BRASIL E MERCOSUL – descreve e apresenta o processo regulamentador que por aqui se desenhou caracterizado pela origem bifurcada oriunda das regulamentações européia e americana, devido ao seu parque automotivo ter se iniciado com veículos importados das origens acima. Posteriormente, passando pelas fases de montador e ultimamente exportador tem as sua regulamentação freqüentemente atualizada com franca tendência à conformação da regulamentação européia, porém aceitando a regulamentação americana.

No item 5 – COMENTÁRIO SOBRE AS 3 REGULAMENTAÇÕES APRESENTADAS – é exposto o caráter de cada regulamentação aqui apresentada, que embora tendo em comum o aspecto técnico, tem forte diferenciação devido ao enfoque “*comercial*”, “*jurídico*” e “*legislativo*”, embora sempre convirjam para aumento da segurança do usuário e daqueles que avizinham o uso do produto, proteção ambiental e desenvolvimento tecnológico.

Os itens 6 e 7 - A VISÃO GLOBALIZADA e PROPOSTA e SUGESTÃO – respectivamente, discorrem inicialmente, sobre a globalização e sua ação sobre a sociedade em geral, suas formas opostas de interpretação e efeitos causados por ela nos âmbitos econômico, político, social e até religioso.

A breve resenha sobre a globalização no início do item 6 objetiva a formação de um cenário para suportar a proposta e a sugestão apresentadas neste trabalho e os argumentos que deram origem à elas e as estruturam.

Terminando no item 8 – CONCLUSÃO – o trabalho fecha o círculo do raciocínio associando seu objetivo com os aspectos da conclusão.

2. WP.29 – FÓRUM MUNDIAL PARA A HARMONIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÕES DE VEÍCULOS.

2.1. O que é e a sua História.

No período posterior ao término da Segunda Grande Guerra Mundial, quando a Europa estava em seu processo de reconstrução, os países europeus identificaram que eram necessárias medidas para facilitar o transporte eficiente e seguro no comércio exterior na região, e conseqüente, facilitar o seu processo de reconstrução. Um dos problemas identificados era o causado pelas diferentes regulamentações automotivas entre os países dificultando o livre fluxo de mercadorias transportadas por veículos através de suas fronteiras. Logo, foi identificado que a solução lógica, porém de difícil desenvolvimento e implementação, seria um acordo para harmonização das diferentes regulamentações e o seu recíproco reconhecimento entre os países do Acordo. Contudo, para se atingir este objetivo o Acordo teria que incluir várias provisões para eliminar a carga financeira decorrente da repetibilidade dos testes regulamentadores e certificações exigidas pelos Grupos Contratantes (GC) – *“Contracting Parties”*.

Inicialmente, denominado como Grupo de Trabalho Para a Construção de Veículos (WP.29), foi estabelecido em 6 de junho de 1952 sob o Comitê de Transporte Interior (*“ITC – Inland Transport Committee”*), por Resolução N.º. 45 do Subcomitê de Transporte Rodoviário (*“SC.1 – Subcommittee on Road Transport”*) da Comissão Econômica das Nações Unidas Para a Europa (*“UNECE – Economic Commission for Europe of the United Nations”*).

“O WP.29 em suas atividades desenvolve o encorajamento para a participação mundial pela cooperação e colaboração entre os países e organizações de integração econômica regional (REIO – Regional Economic Integration Organization)” relativos a assuntos técnicos. Também encoraja o diálogo aberto e transparente entre os órgãos regulamentadores governamentais e outros especialistas tecnicamente competentes no campo de requisitos técnicos e públicos em geral no sentido de assegurar que a melhor segurança e práticas ambientais sejam adotadas considerando implicações econômicas no desenvolvimento de regulamentações “[1]. “Seu principal papel e de seus Grupos

Subsidiários de Trabalho é desenvolver novas regulamentações, harmonizar as existentes, emendar e atualizar as atuais regulamentações UNECE que direcionam as áreas de preocupação cobertas pelos Acordos administrados pelo WP.29” [1].

As reuniões do WP.29 são públicas e qualquer governo ou grupo interessado pode comparecer e observar os procedimentos das reuniões.

A Resolução N.º 45, acima citada, convocava para o estabelecimento de um grupo de trabalho (*Working Party*) de especialistas competentes na área de requisitos técnicos para veículos no sentido de implementar provisões técnicas gerais estabelecidas na Convenção de Tráfego Rodoviário de Genebra em 1949. Estas provisões identificavam características como maiores causas de ferimentos, acidentes rodoviários e mortes.

A primeira sessão do WP.29 ocorreu de 10 a 13 de fevereiro de 1953 com a participação de nove governos¹ e cinco organizações não governamentais². Em seu primeiro relatório apareciam os assuntos que eram preocupações na época, como por exemplo, se uma ou duas lanternas vermelhas deveriam ser instaladas na traseira dos veículos automotores. Gradualmente, um programa de trabalho tomou forma e as preocupações começaram a ser expressas em termos de prevenção de acidentes ou segurança ativa. Um notável feito foi o Acordo assinado em Roma, em 1956, na forma de cartas trocadas entre os governos da República Federal Alemã, França, Itália e Holanda relativo à adoção de requisitos uniformes e harmonizados para faróis emitindo feixes de luz assimétricos.

Este Acordo tem primordial significado por ter sido o primeiro passo na direção do reconhecimento oficial da necessidade europeia de se ter um Acordo que não focasse somente assuntos de segurança relacionados a acidentes de tráfego rodoviário, mas sim, por ter alavancado o entendimento da dificuldade que as diferentes e diversas regulamentações existentes entre os países europeus causava ao livre fluxo de seu

¹ Bélgica, França, Itália, Holanda, Suécia, Suíça, Reino Unido e EUA (representando as zonas ocupadas da Alemanha).

² *World Touring and Automobile Organization (OTA), International Road Federation (IRF), International Road Transport Union (IRU), International Organization for Standardization (ISO), International Permanent Bureau of Motor Manufacturers (BPICA).*

comercio exterior continental, sendo ele de fundamental importância na reconstrução da Europa pós-guerra.

A facilitação de sistemas de transportes seguros e eficientes na Europa era tida como foco prioritário do “*ITC – Inland Transport Committee*” e desempenhou importante papel neste sentido.

Em março de 1958 a República Federal Alemã propôs um Acordo sob os auspícios da “*UNECE – Economic Commission for Europe of the United Nations*” visando facilitar a adoção de condições uniformes de aprovação e reconhecimento recíproco de aprovações para veículos automotores equipamentos e componentes.

Em 20 de março de 1958 o Acordo foi concluído e entrou em efeito em 20 de junho de 1959 sob a assinatura de vários países europeus. Natural e conseqüentemente, o WP.29 foi indicado como o corpo administrativo deste Acordo. A regulamentação harmonizada de faróis foi a primeira regulamentação harmonizada UNECE a ser anexada ao Acordo de 1958.

A partir daí, o WP.29 e seus corpos subsidiários de especialistas começaram a olhar para além da segurança ativa e da redução dos efeitos de acidentes sobre o corpo humano (segurança passiva), ampliando sua área de interesse para problemas relativos a proteção ambiental, como qualidade do ar, devido às conseqüências da poluição causada pela exaustão de gases de veículos automotores (ainda aterrorizados da lembrança da segunda guerra) e limitações das perturbações causadas por ruídos dos mesmos veículos.

Apesar das dificuldades de percurso, a UNECE tem se mostrado muito eficiente na administração de suas atividades, contabilizando atualmente 116 regulamentações UNECE.

A participação no WP.29 cresceu proporcionalmente à medida que países Europeus e não-Europeus mostravam interesse no seu trabalho e adesão ao Acordo de 1958.

O Japão e a Austrália têm comparecido regularmente as reuniões por mais de vinte anos, adicionalmente aos EUA e Canadá que participam do WP.29 desde seu início. A República Popular da China, Tailândia, Brasil e Argentina também tem participado, porém num menor grau de atuação. Em 1998, o Japão se tornou o primeiro país não-europeu a se integrar ao Acordo de 1958, sendo seguido pela Austrália em 2000, África do Sul em 2001 e nova Zelândia em 2002.

Devido a uma crescente necessidade de uma harmonização global e seguindo recomendação do Comitê Administrativo para Coordenação do Trabalho¹ os EUA propuseram ao WP.29 um novo Acordo Global que foi negociado sob a liderança do Japão, Comunidade Européia e EUA, concluído em 25 de junho de 1998 e entrando em efeito em 25 de agosto de 2000.

Estava então, assim, formado o novo Acordo Global de 1998, administrado pelo WP.29, o qual permitiria que países que não estivessem prontos ou não pudessem assumir a implementação ou obrigações contidas no Acordo de 1958, incluindo o mútuo reconhecimento de obrigações, a engajar no caminho efetivo do desenvolvimento de Regulamentações Técnicas Globais (RTG's) harmonizadas.

O nome de “Fórum Mundial Para Harmonização de Regulamentação de Veículos – WP.29” foi proposto pelo Japão e se tornou efetivo a partir da 120^a sessão em março de 2000 completando a transformação do “Grupo de Trabalho Para a Construção de Veículos” para “Fórum Mundial Para Harmonização de Regulamentação de Veículos – WP.29”.

Atualmente, o WP.29 administra três Acordos:

1. **Acordo de 1958** - sobre Especificações Técnicas Uniformes e seus Recíprocos Reconhecimentos.
2. **Acordo de 1997** - sobre Inspeções Técnicas Periódicas e seus Recíprocos Reconhecimentos.
3. **Acordo Global de 1998** - sobre Regulamentações Técnicas Globais.

¹ WP.29/AC.2 – Comitê administrativo (ou Executivo) dos Trabalhos do WP.29.

Vide Anexo A – Linha do Tempo do WP.29 e seus 3 Acordos.

Os Grupos de Trabalho (GR's) Subsidiários que se originaram a partir dos “*Groups of Rapporteurs*” e “Reuniões de Especialistas” dão assistência ao WP.29 em pesquisa, análise e desenvolvimento de requisitos técnicos para as regulamentações técnicas nas áreas de suas especialidades:

- Poluição e energia (GRPE).
- Provisões Gerais de Segurança (GRSG).
- Freios, Rodas, Pneus, Eixos, Sistema de Direção (GRRF).
- Iluminação e Sinalização Luminosa (GRSP).
- Ruído (GRB).

2.2. WP.29 – Quem Participa e como Participar.

2.2.1. Participação Governamental.

De acordo com os Termos de Referência e Regras de Procedimento do WP.29¹ [2], qualquer país membro das Nações Unidas e qualquer organização de integração econômica regional (“*REIO – Regional Economic Integration Organization*”) estabelecida por países membros das Nações Unidas podem participar plenamente ou na condição consultiva e aconselhadora do WP.29 e tornar-se um Grupo Contratante (GC)- “*Contracting Party*”.

O processo para se tornar um participante consiste simplesmente em enviar uma carta assinada pelo representante oficial de um determinado país ou REIO notificando o Secretariado do WP.29 do desejo de enviar representantes nas reuniões e participar das atividades do WP.29.

Se um país ou REIO deseja se tornar um GC para um determinado Acordo administrado pelo WP.29 consente em estar obrigado por aquele Acordo de que deve

¹ Regra 1 do TRANS/WP.29/690.

atender a conformidade e provisões do Acordo que quer ser contratante. Estas provisões incluem assinatura, notificação de ratificação, aceitação, aprovação ou acesso.

Durante o período em que um Acordo está aberto para assinaturas e um país ou REIO expressa seu consentimento em estar obrigado a cumpri-lo por força de assiná-lo, a assinatura deve ser:

1. feita pelo Chefe do Estado, Chefe do Governo, Ministro para Assuntos Exteriores daquele país, ou
2. autorizado por Plenos Poderes assinado por um dos representantes acima mencionados de um país ou REIO, indicando claramente o título do Acordo e função do oficial autorizado a assinar. No ato da assinatura ou no texto de Plenos Poderes deverá ser expressamente indicado se a assinatura é definitiva ou é uma assinatura sujeita a ratificação.

No caso de Acordo já em efeito e cujo período de assinaturas já foi fechado, um país ou REIO pode expressar seu consentimento em estar obrigado a cumpri-lo, depositando um instrumento de acesso com o Secretário Geral das Nações Unidas.

2.2.2. Participação de Organizações Não-Governamentais – ONG's.

As ONG's podem participar na capacidade consultiva no WP.29¹ [2].

Para uma ONG participar no WP.29 deve ser credenciada ao cargo na “*ECOSOC – The Economic and Social Council of the United Nations*”. Por conquistar a capacidade consultiva na ECOSOC, as ONG's podem contribuir para os programas de trabalho e os objetivos da UNECE WP.29 atuando como especialistas técnicos, conselheiros e consultores para os governos e o secretariado.

A quantidade de ONG's participando simultaneamente das atividades do WP.29 e seus corpos subsidiários varia entre seis e quinze, dependendo dos tópicos da agenda e em número menor nas sessões subsidiárias dos Grupos de Trabalho e grupos informais de trabalho.

¹ Regra 1 do TRANS/WP.29/690.

As ONG's são de substancial contribuição no processo de desenvolvimento de regulamentações UNECE relativas à segurança de veículos sobre rodas, ambientais, de energia e anti-roubo. São freqüentemente chamadas para prover dados técnicos e aconselhamentos. Em casos especiais, elas geram apoio para suas posições investindo em testes e análises, posteriormente disponibilizando os resultados para os especialistas desenvolvendo regulamentações. Ocasionalmente, respondendo solicitações feitas pelos especialistas técnicos, preparam propostas para regulamentações e emendas às regulamentações existentes, além de também, advogarem determinadas posições políticas e fornecendo testemunho para os corpos legislativos dos governos participantes.

Para se candidatar à capacidade consultiva, uma organização deverá enviar carta de intenção à secção de ONG's da Divisão para a ECOSOC Suporte e Coordenação no Departamento de Assuntos Sociais e Econômicos requerendo formulário de inscrição para consideração.

O endereço para correspondência é:

NGO Section
ECOSOC Suport and Coordination
Department of Economic and Social Affairs
United Nations Headquarters
Room DC1 B 1480
New York, NY 10017 (EUA)
Fax: +1 (212) 963-9248
E-mail: desangosection@un.org

A carta requisitando o formulário de inscrição deverá ser em papel timbrado da organização e assinada pelo seu Secretário Geral ou Presidente. Inclusas à carta devem estar a declaração da missão da ONG, breve descrição de suas atividades, uma descrição da natureza da ONG, como por exemplo, uma coalizão nacional de diversas ONG's ou uma ONG internacional especificando a quantidade de afiliados. Uma vez recebida a carta de intenção, o pacote de inscrição contendo um questionário e material de suporte

é reenviado a ONG. A data limite para o recebimento das inscrições é 1 de junho de cada ano. O comitê de ONG's da ECOSOC se reúne anualmente para rever estas inscrições. O comitê de 19 membros então recomenda à ECOSOC quais inscrições deverão ser aceitas. A recomendação vai então para o Conselho Econômico e Social, o qual satisfeito toma a decisão final.

Abaixo, lista das organizações não governamentais atualmente participando regularmente nas atividades do WP.29.

OICA *“International Organization of Motor Vehicle Manufacturers”.*

Organização global (guarda-chuva) de associações nacionais de veículos automotores.

CLEPA *“European Association of Automotive Suppliers”.*

Organização internacional (guarda-chuva) de fabricantes de componentes e sistemas e suas associações nacionais.

IMMA *“International Motorcycle Manufacturers Association”.*

Organização internacional de associações nacionais de fabricantes de motocicletas e fabricantes.

AIT/FIA *“International Alliance of Tourism/International Automobile Federation”.*

Associação internacional de automóveis clubes nacionais.

CI *“Consumers International”.*

Organização internacional de associações nacionais de consumidores.

ISO *“International Organization for Standardization”.*

Organização global que voluntariamente desenvolve normas técnicas em muitas áreas.

- GTB *“Working Party "Brussels 1952”*.
- Associação internacional de especialistas em iluminação e fabricantes de equipamentos de iluminação.
- ETRTO *“European Tyre and Rim Technical Organization”*.
- Organização internacional de fabricantes de rodas e pneus.
- FEMFM *“Federation of European Manufacturers of Friction Materials”*.
- CEMA *“European Committee of Associations of Manufacturers of Agricultural Machinery”*.
- CITA *“International Motor Vehicle Inspection Committee”*.
- AECC *“Association for Emissions Control by Catalyst”*.
- AEGPL *“European LPG Association”*.
- BLIC *“Liaison Office of the Rubber Industry of the EC”*.
- BIPAVER *“Bureau internationale permanent des associations de vendeurs et rechapteurs de pneumatiques”*.
- CEA *“European Insurance Committee”*.
- CIDADEC *“International Confederation of Experts and Consultants”*.
- CONCAWE *“The Oil Companies European Organization for Environment, Health and Safety”*.
- EEVC *“European Enhanced Vehicle-safety Committee”*.

ENGVA	<i>“European Natural Gas Vehicle Association”</i> .
EUROMOT	<i>“European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers”</i> .
EUWA	<i>“Association of European Wheel Manufacturers”</i> .
IEC	<i>“International Electrotechnical Commission”</i> .
IRU	<i>“International Road Transport Union”</i> .
SAE	<i>“Society of Automotive Engineers”</i> .
UITP	<i>“International Union of Public Transport”</i> .
UNATAC	<i>“Union of Technical Assistance for Motor Vehicle and Road Traffic”</i> .

2.3. Organização do WP.29 e seus Corpos Subsidiários.

Conforme já mencionado, o WP.29 é um Grupo de Trabalho da UNECE, ITC. Pertencendo a ONU, o gerenciamento de suas atividades diárias é feito pelo Secretariado da UNECE. Um pequeno Comitê Administrativo¹ gerencia a coordenação dos trabalhos do WP.29, sendo composto por: Presidente, Vice-Presidente e Secretariado do WP.29, Presidente e Vice-Presidente do Comitê Executivo Organizador de cada Acordo administrado pelo WP.29, representantes da Comunidade Européia, Japão e EUA. Também participam Presidente e Vice-Presidente de cada GR subsidiário do WP.29. *“A responsabilidade do WP.29/AC.2 é desenvolver e recomendar um Programa de Trabalho para o WP.29, examinar os relatórios e recomendações dos GR’s subsidiários e identificar itens que requerem ação do WP.29 , prazo para a sua consideração e recomendações ao WP.29” [1].*

O WP.29 se reúne em três sessões anuais e as reuniões dos Grupos de Trabalho subsidiário de Especialistas (GR’s) são feitas duas vezes ao ano por cada um dos grupos. As reuniões do WP.29/AC.2 acontecem previamente a cada sessão do WP.29.

¹ WP.29/AC.2 – Comitê administrativo (ou Executivo) dos Trabalhos do WP.29.

As áreas de interesse primário dos GR's são:

Segurança ativa de veículos e seus componentes (prevenção de colisão).

“As regulamentações nesta área procuram melhorar o comportamento, manuseio e equipamento de veículos de forma a reduzir a probabilidade de acidentes de trânsito. Algumas regulamentações procuram aumentar a capacidade dos motoristas em detectar e evitar circunstâncias perigosas. Outras procuram aumentar a capacidade dos motoristas em manter o controle de seus veículos. Exemplos específicos de regulamentações atuais incluem aquelas adotando dispositivos de iluminação artificial e sinalização luminosa artificial, freios, eixos e rodas, incluindo sistema de direção, pneus e estabilidade ao tombamento. Esta área de tecnologia está mudando rapidamente. O advento de tecnologias avançadas como, por exemplo, eletrônica, computador e comunicação está promovendo oportunidades para a procura de novos remédios que possam ajudar os motoristas a evitarem acidentes” [1].

Segurança passiva de veículos e seus componentes (“crashworthiness”).

“As regulamentações nesta área procuram minimizar a chance e severidade do ferimento para ocupantes de veículos e/ou outros usuários de rodovias no caso de uma colisão. É feito extensivo uso de estatísticas de colisão para identificar problemas de segurança para os quais a regulamentação ou emendas à regulamentação existente é necessária e define o adequado enfoque de custo e benefício quando melhorar os requisitos de desempenho nesta área. Isto é importante dado o impacto geral de novos requisitos na construção de veículo, projeto e custo. Exemplos específicos de regulamentações atuais incluem aquelas endereçadas à capacidade da estrutura do veículo controlar a energia da colisão e resistir à intrusão ao compartimento de passageiros, contenção do ocupante e sistemas de proteção para crianças e adultos, estrutura de banco, envidraçamento, fechaduras de portas e retenção de portas, proteção de pedestres e para motocicletas, a qualidade protetora do capacete do motociclista. Esta área de tecnologia também está mudando rapidamente e se tornando muito complexa. Exemplos incluem avançados dispositivos de proteção que ajustam seu desempenho de respostas às circunstâncias individuais da colisão. Em adição,

mudanças na população de veículos estão levantando questões de compatibilidade e agressividade do veículo” [1].

Considerações ambientais.

“As regulamentações nesta área são de grande importância para a saúde e bem-estar da sociedade. Em geral, elas endereçam questões de poluição do meio-ambiente, perturbações por ruído e conservação de energia (consumo de combustível). As regulamentações existentes são regularmente emendadas e novas são desenvolvidas no sentido de levar em consideração o progresso técnico e o desejo dos GC’s do Acordo em reduzir ainda mais as influências do transporte motorizado no meio-ambiente” [1].

Considerações gerais de segurança.

“As regulamentações nesta área endereçam características de veículos e componentes que não estão diretamente ligados com os assuntos das áreas acima mencionadas. Por exemplo, limpador e lavador de pára-brisa, controles e mostradores e envidraçamento são agrupados neste título. Além disto, prevenção de roubo e considerações de veículo para transporte público para os quais especializada opinião é necessária no estabelecimento de seu desempenho estão cobertas nesta categoria” [1].

Considerações especiais de segurança.

“Em alguns casos, um problema específico precisa ser resolvido urgentemente ou precisa ser endereçado por pessoas com especializada opinião. Em tais situações, a um grupo especial e informal pode ser confiada a análise do problema e convidado a preparar uma proposta de regulamentação. Embora tais casos tem sido tradicionalmente mantidos a um mínimo, o rápido desenvolvimento de tecnologias complexas está aumentando a necessidade de se usar este especial enfoque” [1].

Corpos Subsidiários do WP.29 responsáveis por diferentes regulamentações.

“Propostas ao WP.29 para novas regulamentações e emendas às regulamentações UNECE existentes são dirigidas pelo WP.29 aos seus corpos subsidiários para preparação de recomendações técnicas. Cada corpo subsidiário consiste de pessoas cuja especialização é relevante pela área coberta pelo corpo. A atual alocação de responsabilidades por assunto entre os grupos subsidiários desenvolvidos a época dos originais ‘Groupes des Rapporteurs’, alguns dos quais foram mais tarde fundidos para formar as mais recentes ‘Reuniões de Especialistas’. O trabalho dos corpos subsidiários tem provado serem úteis e indispensáveis que eles tem permanentemente relatado situações à UNECE e, em retorno, foram recentemente renomeados ‘Grupos de Trabalhos’ (‘Working Parties’). Existe atualmente seis Grupos de Trabalho subsidiários ao WP.29. No sentido de observar tradição e manter continuidade relativa aos títulos destes corpos subsidiários, a abreviação ‘GR’ (originária da época do ‘Groupes des Rapporteurs’ e os nomes destes grupos em Francês) está sendo mantida no anacronismo dos Grupos de Trabalhos e nos símbolos dos seus documentos de trabalho” [1].

Veja Figura 1 - Organização do WP.29 [1].

Veja o Anexo B - *“The UNITED NATIONS System – Principal Organs of the United Nations”* [1].

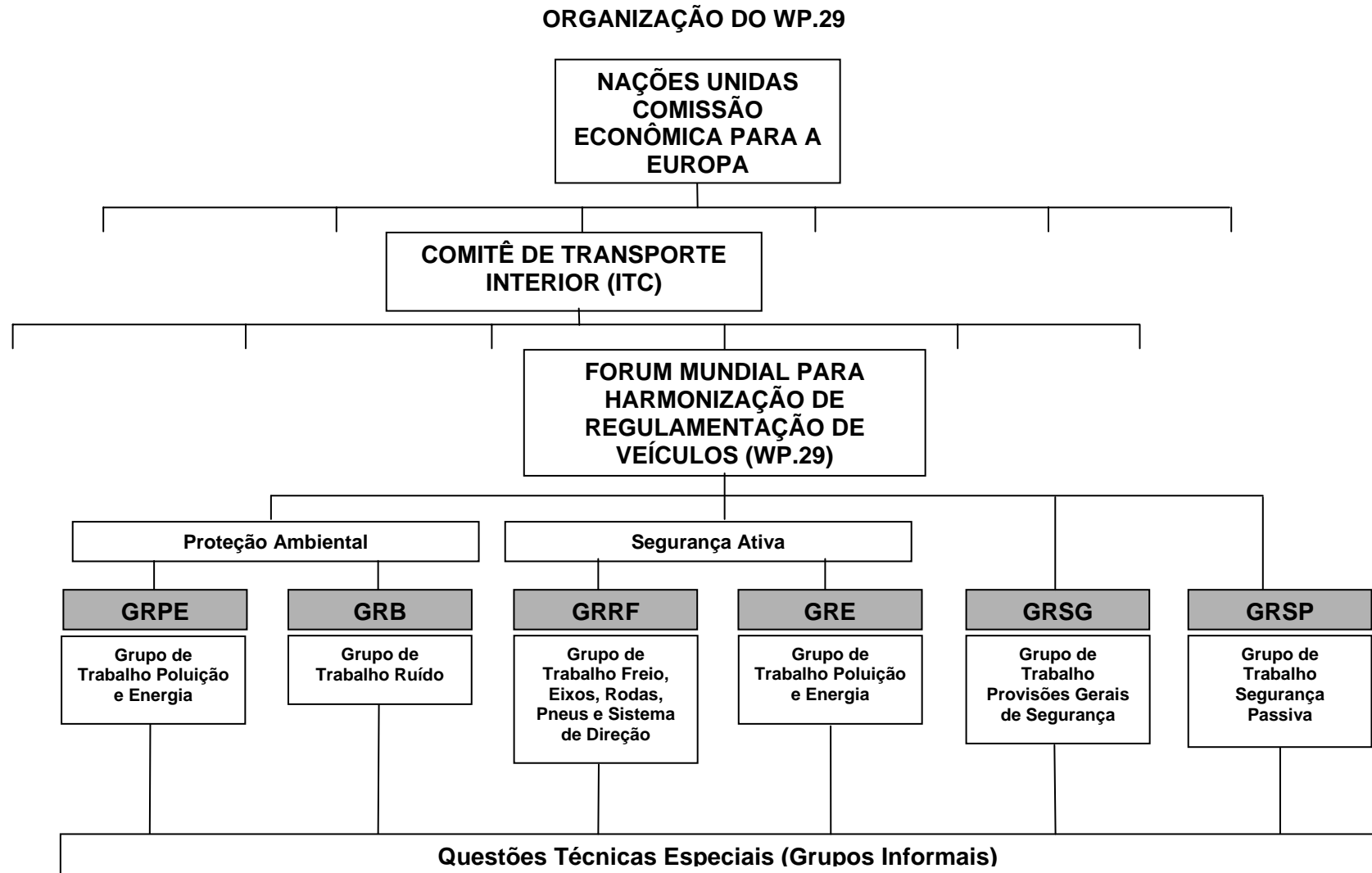


Figura 1 – Organização do WP.29 [1].

2.4. Os Acordos Administrados pelo WP.29.

O WP.29 administra atualmente três acordos, a saber:

1. O Acordo de 1958.
2. O Acordo de 1997.
3. O Acordo Global de 1998.

A Tabela I mostra quais são os GC's dos três acordos.

2.4.1. O Acordo de 1958 [3].

ACORDO RELATIVO À ADOÇÃO DE PRESCRIÇÕES TÉCNICAS PARA VEÍCULOS SOBRE RODAS, EQUIPAMENTO E COMPONENTES QUE POSSAM SER ADAPTADOS E/OU USADOS EM VEÍCULOS SOBRE RODAS E AS CONDIÇÕES PARA O RECÍPROCO RECONHECIMENTO DE APROVAÇÕES GARANTIDAS NAS BASES DESTAS PRESCRIÇÕES.

“O objetivo deste Acordo é prover procedimentos para o estabelecimento de especificações técnicas para novos veículos automotores e equipamentos para estes veículos e a recíproca aceitação de aprovações emitidas sob as regulamentações anexadas a este Acordo” [1]. As regulamentações acima citadas, adotadas pelos GC's e conformes com o Acordo, governam a aprovação de veículos motores e seus equipamentos para venda naqueles países. O Acordo originalmente intencionava tratar somente sobre requisitos de segurança, mas tem sido desde então emendado para englobar especificações ambientais (emissões poluidoras de gases e ruídos), de energia e anti-roubo.

O Acordo de 1958 tem, atualmente, 38 GC's, dos quais 33 são países europeus membros da UNECE. Os outros GC's são a Comunidade Européia (*REIO*), Japão, Austrália, África do Sul, e Nova Zelândia. A Irlanda é um País Membro da Comunidade Européia, o qual por excelência do acesso da Comunidade Européia ao Acordo, aplica as regulamentações UNECE que a comunidade aplica.

O Acordo tem 116 regulamentações anexadas a ele. Essas regulamentações governam carros, caminhões leves e pesados, “trailers”, bicíclós motorizados leves, motocicletas, veículos de serviços públicos e outros tipos de veículos, seus equipamentos e peças e estas tem sido adotadas em diversos graus pelos GC’s.

O recíproco reconhecimento entre os GC’s aplicando as regulamentações tem facilitado o comércio de veículos motorizados e seus equipamentos por toda a Europa. Mais recentemente, o WP.29 tem sido usado como um fórum para a harmonização das regulamentações UNECE e as Diretrizes da Comunidade Européia.

2.4.1.1. Principais Elementos do Acordo de 1958:

1. São elegíveis a se tornarem GC’s do Acordo de 1958 os membros da UNECE assim como outros membros das Nações Unidas e “REIO’s” que participam das atividades da UNECE¹[3].
2. O Acordo de 1958 procura estabelecer regulamentações para veículos sobre rodas, equipamentos e peças que possam ser adaptados e/ou usados por estes veículos, condições para garantir o Tipo de Aprovação e o seu mútuo reconhecimento para uso pelos GC’s que escolheram implementar regulamentações amplamente através de Tipo de Aprovação (TA) – “Approval Type”.
3. O Comitê Administrativo do Acordo de 1958² é composto por todos os GC’s do Acordo. O Comitê Administrativo supervisiona o processo de desenvolvimento e emenda das regulamentações e adota as regulamentações uma vez estejam elas desenvolvidas.
4. O Acordo não impossibilita aqueles países cujas regras e regulamentações são implementadas através de autocertificação (certificação feita pelo próprio

¹ Documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2, Artigo 6.

² AC.1 – Comitê Administrativo (ou Executivo) para o Acordo de 1958.

fabricante) de se tornarem GC's¹ [3], e reconhece a autocertificação como uma alternativa ao TA² [3].

5. Sob o Acordo, novas regulamentações e emendas às existentes são estabelecidas pelo voto de dois terços da maioria dos GC's presentes à votação. A regulamentação estabelecida é passada ao Secretário-Geral das Nações Unidas e então notificado a cada GC.
6. Uma regulamentação ou emenda a uma existente entra em efeito dentro de seis meses após a notificação para todos os GC's que não notificaram o Secretário-Geral de suas oposições, exceto se mais de um terço dos GC's se oponham.
7. Regulamentações sob o Acordo de 1958 são solicitadas a incluírem requisitos técnicos e requisitos alternativos conforme aplicação apropriada e específica, métodos de teste pelos quais os requisitos de desempenho são demonstrados, as condições para direito à obtenção dos Tipos de Aprovação e seus recíprocos reconhecimentos, incluindo marcações para a certificação de conformidade de produção e datas nas quais as regulamentações entram em efeito³ [3].
8. Um GC que adotou uma regulamentação UNECE anexada ao Acordo tem o direito à obtenção dos Tipos de Aprovação para veículos motores equipamentos e peças cobertas pela regulamentação assim como é requerida a aceitar os Tipos de Aprovação de quaisquer outros GC's que tenham adotado a mesma regulamentação.
9. O Acordo também permite um GC, sob aviso, iniciar a aplicação de uma regulamentação após esta ter sido anexada ao Acordo ou cessar a aplicação de uma regulamentação que tenha estado aplicando. Neste último caso o GC é requerido a notificar o Secretário-Geral das Nações Unidas de sua decisão com um ano de antecedência.
10. GC's concedendo TA devem ter a competência técnica para conceder TA e a competência para se assegurar da conformidade do produto. Cada GC aplicando a

¹ Documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2, Artigo 1, Parágrafo 1.

² Documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2, Artigo 2.

³ Documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2, Artigo 1, Parágrafo 2.

regulamentação através de TA pode recusar as aprovações caso os requisitos acima mencionados não sejam atingidos.

2.4.2. O Acordo de 1997 [4].

ACORDO RELATIVO A ADOÇÃO DE CONDIÇÕES UNIFORMES PARA INSPEÇÕES TÉCNICAS PERIÓDICAS DE VEÍCULOS SOBRE RODAS E O RECÍPROCO RECONHECIMENTO DE TAIS INSPEÇÕES.

O Acordo de 1997 foi feito em 13 de novembro de 1997, em Viena, durante a Conferência Regional Sobre Transportes e Meio-Ambiente da UNECE, sendo assinado por 23 países (veja Tabela I). O Acordo proporciona a estrutura legal e procedimentos para a adoção de regras uniformes para a execução de inspeções técnicas de veículos em uso e o recíproco reconhecimento dos certificados de tais inspeções. O Acordo de 1997 entrou em efeito em 27 de janeiro de 2001 para cinco GC's. Atualmente, tem 6 GC's e é esperada a ratificação por 18 dos países signatários. Proposta de Regra Nº 1 foi submetida e endossada pela Conferência Regional Sobre Transportes e Meio-Ambiente da UNECE. O Comitê Administrativo do Acordo a adotou em 8 de março de 2001 e entrou em efeito em 4 de dezembro de 2001, sendo anexada ao Acordo. A Regra Nº 1 trata do desempenho ambiental de veículos de passageiros para transporte de mais de 8 passageiros ou cargas, ambos com máxima massa excedendo 3,5 toneladas e usados no transporte internacional.

A Proposta de Regra Nº 2 direcionando segurança das mesmas categorias de veículos está sob exame do WP.29. É previsto que no futuro o Acordo possa ser estendido para tratar todas as categorias de veículo tanto no transporte internacional como doméstico.

A aplicação do Acordo de 1997 Sobre Inspeções Técnicas Periódicas e sua Regra Nº 1 é requerida por emenda ao Acordo Europeu de 1971 suplementando a Convenção Sobre Tráfego Rodoviário de 1968. Esta emenda ao Acordo de 1971 a qual procurava melhor proteção ao meio-ambiente na Europa, entrou em efeito em 27 de janeiro de 2001. De acordo com o Acordo Europeu de 1971, a inspeção propriamente

dita e o certificado de inspeção técnica internacional, confirmando que os veículos foram inspecionados em conformidade com as regras anexadas ao Acordo, serão requeridos somente 2 anos após a emenda entrar em efeito, isto é, 27 de janeiro de 2003.

2.4.3. O Acordo Global de 1998 [5].

ACORDO RELATIVO A ELABORAÇÃO DE REGULAMENTAÇÕES TÉCNICAS GLOBAIS PARA VEÍCULOS SOBRE RODAS, EQUIPAMENTOS E COMPONENTES QUE POSSAM SER ADAPTADOS E/OU USADOS EM VEÍCULOS SOBRE RODAS.

Sob as lideranças da Comunidade Européia, Japão, e EUA o Acordo de 1998 foi negociado sob os auspícios da UNECE e aberto às assinaturas em 25 de junho de 1998 sendo os EUA o seu primeiro signatário. O Acordo estabelece um processo através do qual países de todas as regiões do mundo podem juntamente desenvolver regulamentações relativas à segurança, sistemas de proteção ambiental, fontes de energia e prevenção contra roubo de veículos sobre roda, seus equipamentos e peças. Os equipamentos e peças cobertos incluem, mas não estão limitados somente à construção de veículos, sistemas de exaustão, pneus, motores, isolamento acústico, alarmes anti-roubo, dispositivos de alerta, sistemas de proteção de crianças.

Diferentemente do Acordo de 1958, o Acordo Global de 1998 não contém provisões para o recíproco reconhecimento de aprovações, contudo permitindo a países que não estejam prontos ou não sejam capazes de assumir as obrigações de recíproco reconhecimento engajar no caminho efetivo do desenvolvimento de Regulamentações Técnicas Globais (RTG's) a despeito do tipo de conformidade e procedimento de entrada em efeito daqueles países.

O maior feito do Acordo de 1998 é melhorar continuamente a segurança a nível global, reduzir a poluição ambiental, consumo de energia e melhorar o desempenho anti-roubo de veículos e seus componentes através de regulamentações técnicas uniformemente globalizadas. Isto é para ser feito enquanto proporciona um previsível

plano de trabalho regulamentador para uma indústria automotiva global, para os consumidores e suas associações.

O Acordo de 1998 entrou em efeito em 25 de agosto de 2000 para oito GC's e um país signatário, os EUA.

2.4.3.1. Principais Elementos do Acordo Global de 1998.

1. Membros da UNECE, assim como outros membros das Nações Unidas e REIO's que participam das atividades da UNECE, são elegíveis a se tornarem GC's. Agências especializadas e organizações às quais tem sido atribuída a capacidade consultiva na conformidade com as provisões do Acordo podem participar nas deliberações de particular preocupação para aquela agência ou organização¹ [5].
2. O Comitê Executivo do Acordo de 1998 é composto por todos os GC's do Acordo. O Comitê Executivo supervisiona o processo de recomendação, desenvolvimento e emenda de RTG's, adotando-as e emendando regulamentações já desenvolvidas.
3. O Acordo explicitamente reconhece a importância de melhorar continuamente e procurar por altos níveis de segurança, proteção ambiental e o direito de autoridades nacionais e sub-nacionais adotarem e manterem regulamentações que são mais severamente protetoras da saúde e meio-ambiente que aqueles estabelecidos a nível global² [5].
4. O Acordo explicitamente afirma que um dos seus propósitos é assegurar que ações sob o Acordo não promovam ou resultem em uma redução da segurança e proteção ambiental dentro da jurisdição do GC, incluindo a nível sub-nacional³ [5].
5. Na proporção da sua capacidade em atingir altos níveis de proteção ambiental e segurança veicular, o Acordo também procura promover harmonização global de veículos sobre rodas e regulamentação de motores. (Preâmbulo).

¹ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 2.

² Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Preâmbulo.

³ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 1.

6. O Acordo enfatiza que o desenvolvimento de RTG's será transparente ² [5].
7. O Anexo A do Acordo providencia que o termo "procedimentos transparentes" inclua as oportunidades de vistas e argumentos em:
 - a. Reuniões do WP.29 e GR's através de organizações as quais foram garantidas a capacidade consultiva;
 - b. Reuniões de GR's, do Comitê Executivo e pré-reuniões de consulta com representantes de GC's.
8. O Acordo provê dois diferentes caminhos para o estabelecimento de RTG's. O primeiro é a harmonização das normas e regulamentações já existentes. O segundo é o estabelecimento de uma nova RTG onde não há regulamentação ou norma existentes¹ [5].
9. O Acordo clama por regulamentações existentes de GC's precisando harmonização a serem listadas no Compêndio de Candidatas a Regulamentações Globais no sentido de facilitar as suas transições para regulamentações globais. A regulamentação é adicionada ao Compêndio se suportada por voto de um terço dos GC's presentes à votação, incluindo o voto do Japão ou Comunidade Européia ou EUA. O compêndio crescerá e contratará na proporção direta de regulamentações necessárias de harmonização² [5].
10. O processo para desenvolvimento de RTG inclui a revisão técnica de regulamentações existentes dos GC's e das regulamentações UNECE, assim como normas voluntárias internacionais, por exemplo, normas ISO. Se possível, a avaliação comparativa dos benefícios destas regulamentações, também conhecido como avaliação funcional de equivalência, também são revistas.
11. O processo para o desenvolvimento de uma nova RTG inclui avaliações técnicas, de viabilidade econômica, dos potenciais benefícios e a efetividade dos custos de

¹ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 6, Parágrafos 6.2 e 6.3.

² Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1 (Artigo 5).

requisitos regulamentadores alternativos e métodos de testes pelos quais a conformidade é para ser demonstrada¹ [5].

12. O processo de emenda de qualquer RTG segue os mesmos procedimentos especificados para o estabelecimento de regulamentação global² [5].
13. Para o estabelecimento de uma nova RTG é mandatório o voto de consenso. Assim, se algum GC votar contra uma RTG recomendada, ela não será estabelecida³ [5].
14. O estabelecimento de RTG não obriga os GC's a adotarem aquela RTG entre as suas leis e regulamentações. Os GC's detêm o direito da escolha da adoção ou não de qualquer regulamentação técnica sob o Acordo⁴ [5].
15. Consistente com o reconhecimento daquele direito, os GC's têm somente uma limitada obrigação quando uma RTG é estabelecida sob o Acordo. Se um GC votou em estabelecer uma RTG, aquele GC deve iniciar os procedimentos usados pela Parte para adotar tal RTG como uma regulamentação doméstica⁵ [5]. Outra obrigação sobre o Acordo lida com a notificação da decisão de adotar um RTG e a efetiva data de aplicação daquela regulamentação, a decisão de não adotar a regulamentação, a decisão de rescindir ou emendar uma RTG.
16. O Acordo permite que uma RTG contenha um nível "global" de severidade para a maioria das GR's e níveis "alternativos" de severidade para países em desenvolvimento. Neste sentido, todos os países, incluindo os menos desenvolvidos, podem participar no desenvolvimento e adoção de RTG's. É antecipado que um país em desenvolvimento possa desejar por iniciar adotando um dos níveis mais baixos de severidade e mais tarde, sucessivamente, adotar níveis mais altos de severidade⁶ [5].

¹ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 6, Parágrafo 6.3.

² Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 6, Parágrafo 6.4.

³ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Anexo B, Artigo 7, Parágrafo 7.2.

⁴ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Preâmbulo, Artigo 7.

⁵ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 7.

⁶ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 4.

Tabela I – Grupos Contratantes dos 3 Acordos Administrados pelo WP.29 [1].

ACORDO DE 1958 (E/ECE/324-TRANS/505/Rev.2)			ACORDO DE 1997 (ECE/RCTE/CONF./4)			ACORDO GLOBAL DE 1998 (E/ECE/TRANS/132 and CORR.1)		
ENTROU EM EFEITO			ENTROU EM EFEITO			ENTROU EM EFEITO		
VERSÃO ORIGINAL		20 jun 59	VERSÃO ORIGINAL		27 jan 01	VERSÃO ORIGINAL		25 ago 00
REVISÃO 1		10 nov 67						
REVISÃO 2		16 out 95						
SÍMBOLO UNECE	GRUPO CONTRATANTE	TORNOU GRUPO DO ACORDO	ASSINATURA / RATIFICAÇÃO / ACEITAÇÃO / ADESÃO	APLICAÇÃO DO ACORDO	ASSINATURA / RATIFICAÇÃO / ACEITAÇÃO / ADESÃO	APLICAÇÃO DO ACORDO		
E 1	ALEMANHA (1)	28 jan 66	[] *		1 mai 00 (s)			25 ago 00
E 2	FRANÇA	20 jun 59	[] *		4 jan 00 (AA)			25 ago 00
E 3	ITÁLIA	26 abr 63	[] *		1 dez 00 (a)			30 jan 01
E 4	HOLANDA	29 ago 60	5 fev 99 (A)	27 jan 01	4 jan 02 (a)			5 mar 02
E 5	SUÉCIA	20 jun 59	[] *					
E 6	BÉLGICA	5 set 59	[] *					
E 7	HUNGRIA	2 jul 60	28 nov 00 (A)	27 jan 01	22 jun 01 (a)			21 ago 01
E 8	REPÚBLICA CHECA (2)	1 jan 93	[] *					
E 9	ESPANHA	10 out 61	[] *		[] (A) *			[]
E 10	IUGOSLÁVIA (10)	27 abr 92	[] *					
E 11	REINO UNIDO	16 mar 63	[] *		10 jan 00 (s)			25 ago 00
E 12	ÁUSTRIA	11 mai 71	[] *					
E 13	LUXEMBURGO	12 dez 71						
E 14	SUÍÇA	28 ago 73	[] *					
E 15	-----							
E 16	NORUEGA	4 abr 75						
E 17	FINLÂNDIA	17 set 76	24 abr 01	19 jun 01	8 jun 01 (a)			7 ago 01
E 18	DINAMARCA	20 dez 76	[] *					
E 19	ROMENIA	21 dez 77	24 fev 99 (A)	27 jan 01				
E 20	POLÓNIA	13 mar 79						
E 21	PORTUGAL	28 mar 80	[] *					
E 22	FEDERAÇÃO RUSSA	17 fev 87	13 nov 97 (s)	27 jan 01	2 jul 00 (s)			25 ago 00
E 23	GRÉCIA	5 dez 92	[] *					
E 24	IRLÂNDIA (9)	24 mar 98	[] *					
E 25	CROÁCIA (5)	8 out 91						
E 26	ESLOVÊNIA (2)	25 jun 91						
E 27	ESLOVÁQUIA (4)	1 jan 93			7 nov 01 (a)			6 jan 02
E 28	BIUELO RUSSIA	2 jul 95						
E 29	ESTÓNIA	1 mai 95	9 set 98 (a)	27 jan 01	27 jan 01			
E 30	-----							
E 31	BÓSNIA HEZERGOVÍNIA	6 mar 92						
E 32	LITUÂNIA	18 jan 99						

Tabela I – Grupos Contratantes dos 3 Acordos Administrados pelo WP.29
[1].Continuação.

ACORDO DE 1958 (E/ECE/324-TRANS/505/Rev.2)			ACORDO DE 1997 (ECE/RCTE/CONF./4)			ACORDO GLOBAL DE 1998 (E/ECE/TRANS/132 and CORR.1)		
ENTROU EM EFEITO			ENTROU EM EFEITO			ENTROU EM EFEITO		
VERSÃO ORIGINAL		20 jun 59	VERSÃO ORIGINAL		27 jan 01	VERSÃO ORIGINAL		25 ago 00
REVISÃO 1		10 nov 67						
REVISÃO 2		16 out 95						
SÍMBOLO UNECE	GRUPO CONTRATANTE	TORNOU GRUPO DO ACORDO	ASSINATURA / RATIFICAÇÃO / ACEITAÇÃO / ADESÃO	APLICAÇÃO DO ACORDO	ASSINATURA / RATIFICAÇÃO / ACEITAÇÃO / ADESÃO	APLICAÇÃO DO ACORDO		
E 33	-----							
E 34	BULGARIA	21 jan 00						
E 35 - 36	-----							
E 37	TURQUIA	27 fev 96				3 jul 01	(a)	1 set 01
E 38 - 39								
E 40	ORIGINÁRIA REPÚBLICA IUGOSLÁVIA DA MACEDÔNIA (7)	17 nov 91						
E 41	-----							
E 42	COMUNIDADE EUROPEIA (8)	24 mar 98				15 fev 00	(AA)	25 ago 00
E 43	JAPÃO	24 nov 98				3 ago 99	(A)	25 ago 00
E 44	-----							
E 45	AUTRÁLIA	25 abr 00						
E 46	UCRÂNIA	30 jun 00	[]	*				
E 47	ÁFRICA DO SUL	17 jun 01				18 jan 01	(A)	17 jun 01
E 48	NOVA ZELANDIA	26 jan 02				27 nov 01	(a)	26 jan 02
	CANADÁ					22 jun 99	(s)	25 ago 00
	EUA					26 jul 99	(A)	25 ago 00
	REPÚBLICA POPULAR DA CHINA					10 out 00	(AA)	9 dez 00
	REPÚBLICA DA COREA					2 nov 00	(a)	1 jan 01
	CHIPRE		[]	*				
	GEORGIA		[]	*				

Legenda da Tabela I – Grupos Contratantes dos 3 Acordos Administrados pelo WO.29 [1].

Acordo de 1958:

(1) Efetivo em 3 de outubro de 1990, a República Democrática Alemã aderiu à República Federal Alemã.

Legenda da Tabela I – Grupos Contratantes dos 3 Acordos Administrados pelo WO.29 [1].(Continuação).

- (2) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.439.1992.TREATIES-53 de 18 de março de 1993.
- (3) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.229.1993.TREATIES de 14 de dezembro de 1993.
- (4) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.184.1993.TREATIES, recebida em 20 julho de 1994.
- (5) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.66.1994.TREATIES-10 de 31 de maio de 1994.
- (6) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.35.1994.TREATIES-de 2 de maio de 1994.
- (7) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.142.1998.TREATIES-33 de 4 de maio de 1998.
- (8) Aprovações são garantidas por seus Estados Membros usando seus respectivos símbolos ECE.
- (9) Por mérito de acesso ao Acordo pela Comunidade Européia em 24 de março de 1998.
- (10) Em seqüência à Iugoslávia, notificação de depósito C.N.276.2001.TREATIES-3 de 2 de abril de 2001.

Acordo de 1997:

(s) Assinatura definitiva.

(A) Ratificação, Aceitação.

(AA) Aprovação

(a) Adesão

* Assinado, sujeito à ratificação em 13 de novembro de 1997.

** Assinado, sujeito à ratificação em 29 junho de 1998.

[] a ser colocada a data da ratificação.

Acordo de 1998:

(s) Assinatura definitiva.

(A) Ratificação, Aceitação.

(AA) Aprovação

(a) Adesão

* Assinado, sujeito à ratificação em 24 de agosto de 2000.

[] a ser colocada a data da ratificação /aplicação do acordo

2.5. O Processo de Desenvolvimento de Regulamentações do WP.29.

A evolução do WP.29 para um fórum mundial tem requerido dele um processo uniforme para o desenvolvimento e harmonização de regulamentações e emenda das existentes, consistentes com os requisitos estabelecidos em Acordos multilaterais administrados pelo WP.29. Enquanto cada Acordo contém requisitos específicos presentes à adoção e implementação de regulamentações ou emendas por seus GC's, o processo de desenvolvimento técnico que maximamente resulta numa regulamentação recomendada é fundamentalmente o mesmo para todos os Acordos. O processo apresentado a seguir descreve a seqüência dos eventos, elementos chaves e as responsabilidades dos vários corpos subsidiários do WP.29, no desenvolvimento, harmonização e emenda de regulamentações e é aplicável a todas as outras atividades do WP.29 (veja Figuras 2 e 3).

2.5.1. Introdução do Trabalho Proposto e Ações Regulamentadoras.

O início de todas as atividades de desenvolvimento regulamentador sob qualquer Acordo administrado pelo WP.29 segue um processo comum. O primeiro passo é a submissão de uma proposta escrita a ser adotada pelo WP.29. Somente os participantes nos Termos de Referência e Regras de Procedimento do WP.29 são elegíveis a submeter uma proposta. Esta proposta é apresentada para consideração ao Comitê Administrativo para a Coordenação do Trabalho¹ e, se julgada consistente com as direções de segurança, proteção ambiental e anti-roubo do WP.29 é então proposto ao WP.29 sua inclusão na agenda proposta de trabalho.

2.5.2. Agenda de Trabalho do WP.29.

Os participantes do WP.29 revêm e discutem todo o trabalho que é recomendado pelo WP.29/AC.2 para a agenda e onde houver concordância e conformidade com os Termos de Referência e Regras de Procedimento do WP.29 modifica e adota a agenda de trabalho. Então, o WP.29 identifica à qual GR subsidiário

¹ WP.29/AC.2 – Comitê Administrativo (ou Executivo) dos Trabalhos do WP.29.

será dada à responsabilidade de completar o trabalho técnico específico consistente com os requisitos pertinentes estabelecidos no Acordo.

2.5.3. Desenvolvimento de Regulamentação Técnica.

O GR subsidiário do WP.29 (GR) vai endereçar o desenvolvimento, harmonização e emenda de requisitos técnicos de regulamentações. Tipicamente, o trabalho inclui, mas não é limitado a tais áreas de metodologia de testes, limites de valores, projeto de veículo ou componente e/ou padrões de desempenho, aprovação e certificação.

Uma vez que as regulamentações desenvolvidas sob o WP.29 são “opcionais”, elas não detêm a força de lei até que sejam adotadas e implementadas pelos GC's ao Acordo entre as suas leis nacionais. Daí então, aqueles elementos de uma regulamentação relativos a sua adoção ou implementação são considerados de jurisdição política dos GC's do Acordo.

Tais elementos incluem métodos de avaliação de conformidade (Tipo de Aprovação, autocertificação, procedimentos de certificação, recíproco reconhecimento e datas de entrada em efeito) e eles estão contidos no anexo da regulamentação recomendada para o estabelecimento ou adoção sob os termos específicos do Acordo. No desenvolvimento daqueles elementos o GR deve levar em consideração as implicações técnicas estabelecidas no Acordo.

No desenvolvimento de regulamentações um GR deve considerar:

1. Objetivo(s) da nova regulamentação ou emenda às existentes como segurança veicular, redução de impacto ambiental, eficiência de energia e anti-roubo.
2. Melhor tecnologia disponível e quando apropriado, possível melhoria incremental que promoverá passos significativos na obtenção dos objetivos regulamentadores e benefícios públicos.

3. Os potenciais benefícios presentes aos vários níveis de tecnologia e presentes aos níveis de severidade regulamentadoras ou desempenho.
4. Os custos, monetário e social, que podem estar presentes em cada nível de severidade regulamentadora ou desempenho.
5. A relação ou potencial interação com uma regulamentação técnica específica ou outras regulamentações atualmente em efeito ou a ser adotada por GC's aos Acordos administrados pelo WP.29.

Através do processo de desenvolvimento regulamentador ou processo de emenda, o GR apresenta relatórios de progresso do seu trabalho ao WP.29, e onde direcionado pelo WP.29 faz revisões e conduz investigações adicionais para resolver novas questões presentes nas suas atribuições de trabalho. Quando da finalização do trabalho o GR apresenta ao WP.29 a sua recomendação oficial para uma regulamentação ou emenda.

Sob o recebimento de uma recomendação final de um GR relativa a uma regulamentação nova, harmonizada ou emendada, o WP.29 inicia uma revisão e uma discussão da recomendação por todos os participantes. Não havendo restrições substantivas e requisições adicionais de trabalho pelo GR, o WP.29 vai formalmente submeter à recomendação ao Comitê Executivo do Acordo para a sua consideração para o estabelecimento ou adoção como uma regulamentação UNECE, RTG, regra ou emenda àquelas existentes.

2.5.4. Estabelecimento ou Adoção de Regulamentações e Emendas.

O Comitê Executivo pertinente ao Acordo¹ [1] revisará a ação recomendada para determinar se ela é consistente com as provisões e requisitos estabelecidos no respectivo Acordo. Sendo confirmada a consistência, o Comitê Executivo votará, em conformidade com os termos dos seus respectivos Acordos, para estabelecer ou adotar uma regulamentação, regra ou emenda recomendada. *“A falha no estabelecimento de uma*

¹ AC.1 para o Acordo de 1958; AC.3 para o Acordo Global de 1998 e AC.4 para o Acordo Sobre Inspeções Técnicas Periódicas.

RTG sob o Acordo de 1998 não impede a sua adoção como uma regulamentação UNECE sob o Acordo de 1958 e vice-versa” [1]. Sob o seu estabelecimento ou adoção, o Comitê Executivo requererá ao Secretariado da UNECE que o Secretário-Geral da UNECE encaminhe ao Secretário-Geral das Nações Unidas à regulamentação, regra ou emenda estabelecida ou adotada, com a sua solicitação de que seja formalmente estabelecida sob a UNECE. Uma nova regulamentação adotada sob o Acordo de 1958 terá a designação: E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.#. Uma RTG estabelecida no Registro Global sob o Acordo Global de 1998 terá a designação ECE/TRAS/132/GTR/#. Uma regra estabelecida sob o Acordo de 1997 sob Inspeções Técnicas Periódicas terá a designação: ECE/RCTE/CONF./4/Add.#.

2.5.5. Informações Sobre Regulamentações.

Informação detalhada sobre a situação atual de regulamentações UNECE anexadas ao Acordo de 1958, RTG's estabelecidas no Registro Global do Acordo de 1998 e regras anexadas ao Acordo de 1997 podem ser acessadas na página da Internet do WP.29¹.

Regulamentações UNECE anexadas ao Acordo de 1958 podem ser compradas, sob encomenda, no endereço:

United Nations Office at Geneva
Conference Service Division
Distribution and Sales Section, Office C.115-1
Palais des Nation
CH-1211 GENEVA 10, Switzerland
Fax: (+41-22) 91-70027
E-mail: unpublic@un.org

¹ <http://www.unece.org/trans/main//welc29.htm>.

2.5.6. Considerações Especiais e Ações Presentes aos Acordos Administrados Pelo WP.29.

2.5.6.1. Acordo de 1958 [3].

Desde o início, o Acordo de 1958 tem entre as suas iniciativas atrair outros países além da região europeia a participar de suas atividades, porém, algumas leis específicas de determinados países impedem esta participação. As únicas provisões do Acordo incluem:

1. Condições para garantir que um TA de uma verificação de um veículo, equipamento ou componente submetido por um fabricante está conforme os requisitos de uma dada regulamentação UNECE. A verificação de um TA pode ser executada por uma autoridade competente pelos GC's certificadores¹ [3].
2. Condições requerendo o recíproco reconhecimento entre os GC's de aprovações emitidas por outros GC's.
3. Condições que resultam da adoção de uma regulamentação se, dentro de um período de 6 meses da notificação para os GC's pelo Secretário-Geral das Nações Unidas, exceto se não mais que um terço dos GC's a época da notificação tenham informado ao Secretário-Geral de suas não concordâncias com a regulamentação [3].
4. Condições que estabelecem as datas nas quais as regulamentações entrarão em efeito para todos os GC's que não notificaram ao Secretário-Geral de sua discordância.
5. Condições que requerem a notificação da autoridade competente do GC que emitiu o TA para um produto, pelo GC cuja autoridade competente determinou que tal produto não está conforme ao produto que recebeu o TA. O GC emissor

¹ Documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2, Artigo 1.

do TA deverá notificar todos os outros GC's aplicando regulamentações através de TA dos passos que tem tomado para trazer o produto à sua conformidade¹ [3].

6. Condições que requerem às autoridades competentes de cada GC aplicando regulamentações UNECE através de TA enviarem mensalmente às autoridades competentes dos outros GC's uma lista de produtos cujas aprovações foram recusadas à obtenção do TA ou foram retiradas durante aquele mês.

2.5.6.2. Acordo de 1997 [4].

O Acordo de 1997 foi delineado para assegurar que veículos em operação sejam apropriadamente inspecionados e mantidos no sentido de preservar através de sua vida útil o desempenho ao qual foi garantido o TA, sem degradação excessiva.

As provisões do Acordo de 1997 para o estabelecimento de regras a serem anexadas ao Acordo foram feitas paralelamente àquelas do Acordo de 1958, cuja boa prática tem sido aprovada.

2.5.6.3. Acordo de 1998 [5].

O Acordo de 1958 inclui 6 únicas provisões significativas para o desenvolvimento e estabelecimento de RTG's:

1. Prove considerações de propostas de desenvolvimento regulador de GC's.
2. Estabelece o critério requerido para a harmonização de regulamentações vindas do Compêndio de Regulamentações UNECE existentes, o desenvolvimento de novas RTG's e emendas às existentes.
3. Requer o estabelecimento de um Compêndio de Candidatos a RTG's. O Compêndio consiste das regulamentações nacionais e regionais que são selecionadas a candidatas para harmonização global² [5].

¹ Documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2, Artigo 4

² Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 5.

4. Requer o estabelecimento de um Registro de RTG's¹ [5].
5. Especifica o processo de emenda de RTG's estabelecidas² [5].
6. Requer o consenso dos GC's para o estabelecimento ou emenda de uma RTG².

O Acordo não obriga os GC's a um regime específico de avaliação de conformidade; isto é, TA, autocertificação ou se compromete ao recíproco reconhecimento das regulamentações adotadas por outros GC's nem impõe um regime de entrada em efeito. Sob este aspecto, o Acordo preserva o direito soberano de cada GC de implementar e colocar em efeito uma RTG de Acordo com seus respectivos processos e/ou leis regulamentadoras nacional e regional.

¹ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 6.

² Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Artigo 6, Parágrafo 6.3.

Estabelecimento de Regulamentações Técnicas Globais Harmonizada (#1) e Nova (#2)

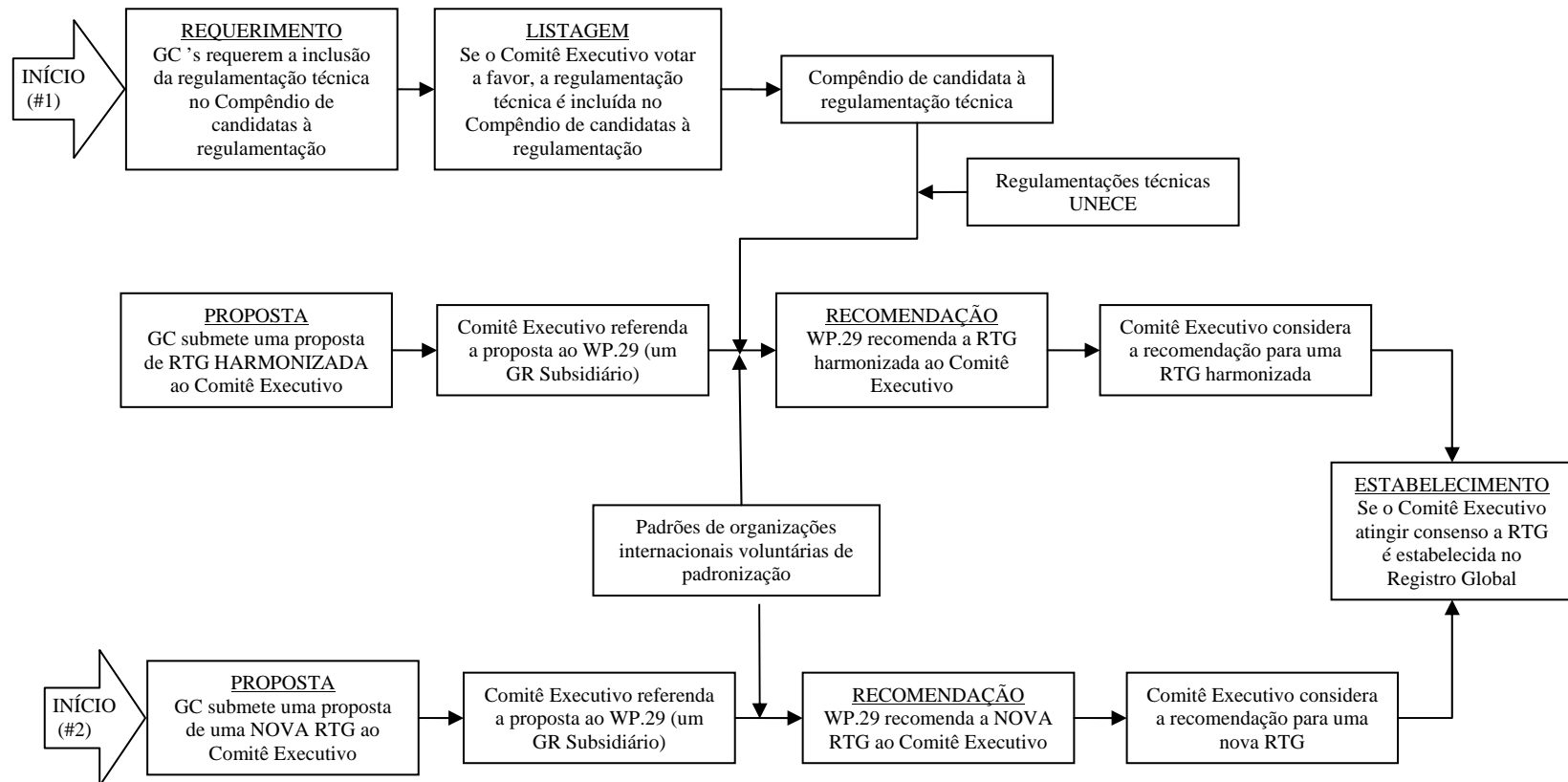


Figura. 2 - Estabelecimento de Regulamentações Técnicas Globais - Harmonizada (#1) e Nova (#2) [1].

UNECE – Fórum Mundial 29 Consideração e Estabelecimento de Regulamentações

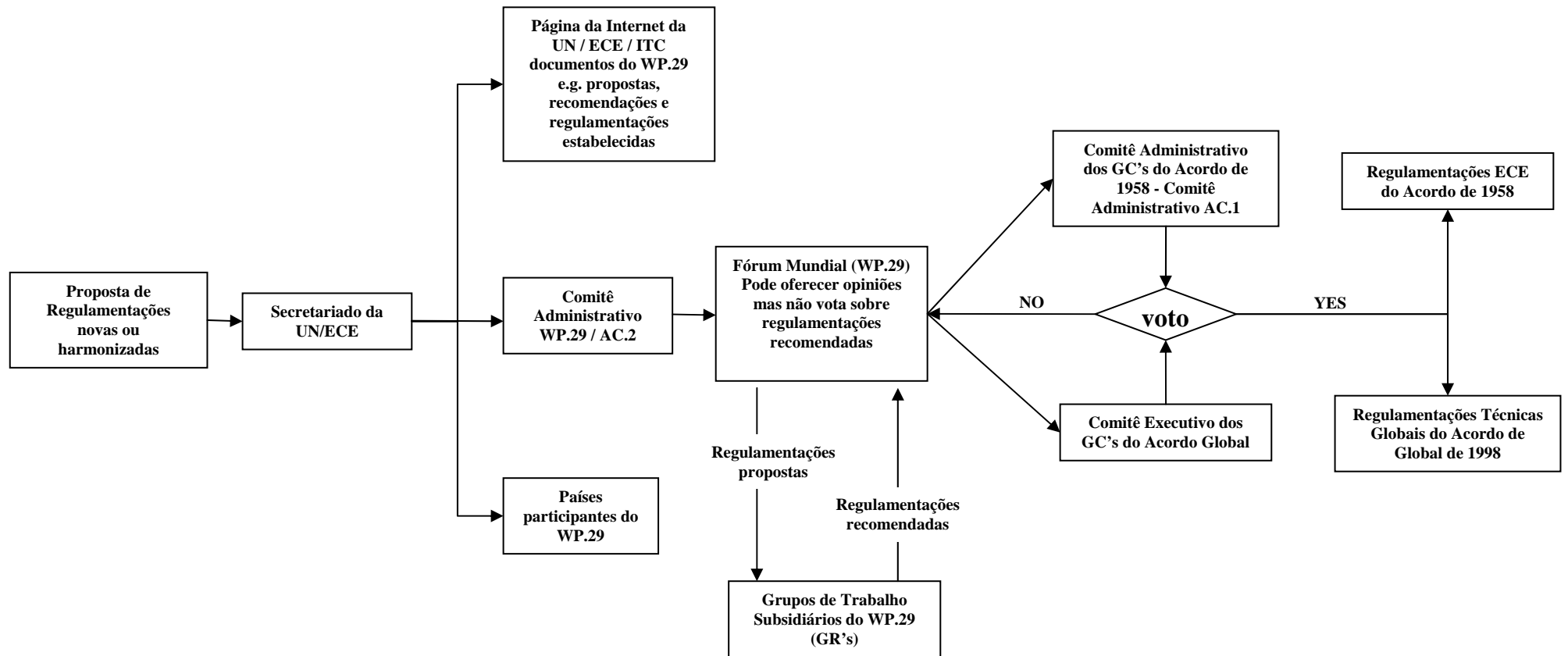


Figura 3 - Consideração e Estabelecimento de Regulamentações [1].

3. O PROCESSO REGULAMENTADOR DOS EUA.

3.1. Introdução.

É aqui descrito o sistema de elaboração de regulamentações usado nos EUA pela Agência de Proteção Ambiental – “*Environmental Protection Agency*” (EPA) e a Administração Nacional de Tráfego e Segurança Rodoviários – “*National Highway Traffic and Safety Administration*” (NHTSA), para estabelecer regulamentações para veículos sobre rodas, equipamentos e componentes os quais possam ser adaptados e/ou usados em veículos sobre rodas. A descrição foca primeiramente o processo informal de elaboração de regulamentação estabelecido no Ato de Procedimento Administrativo¹ [1]. Esta ótica é apropriada desde que as regras para a elaboração de regulamentações para estes produtos sejam geralmente sujeitas ao APA e sejam adotados pela EPA e NHTSA, usando para a grande maioria o processo regulamentador informal. Além de descrever o processo regulamentador usados nos EUA pela EPA e NHTSA pra estabelecer regulamentações sobre veículos sobre rodas, equipamentos e componentes que possam ser adaptados e/ou usados em veículos sobre rodas, também serão brevemente descritos a conformidade e sistema de entrada em efeito usado por aqueles órgãos no país para assegurar a conformidade do fabricante com segurança e padrão de emissões contido nas regulamentações estabelecidas através do processo informal regulamentador.

3.2. Elaboração de Regulamentação Federal.

3.2.1. Autorização do Congresso.

O Congresso pode estabelecer detalhes de regulamentações individuais de produto de forma legislativa, mas contrária e usualmente delega a autoridade às agências regulamentadoras Federais dos EUA para estabelecer tais regulamentações administrativamente concordantes com as orientações do Congresso. O grau de particularidade em orientações varia de estatuto para estatuto. De um lado o Congresso pode especificar alguns dos detalhes de um particular padrão, de outro, o Congresso

¹ “*Administrative Procedure Act*” 5 U.S.C.”551, et seq (APA).

pode prover direções gerais relativas a fatores a serem considerados e política de objetivos a serem atingidos, sendo este último à prática mais comum.

Quando o Congresso decreta legislação criando uma agência regulamentadora ou dando nova autoridade a uma agência regulamentadora existente, ele tipicamente inclui provisões que implícita ou explicitamente deleguem sua autoridade de elaboração regulamentadora à agência para uma política de objetivos especificada.

Elaboração regulamentadora é a ação da Agência que regula a conduta futura de agências governamentais e pessoas, através da formulação e emissão de pronunciamento de uma agência designada a implementar, interpretar ou preservar lei ou política.

A legislação contendo a autoridade outorgada pelo Congresso a uma Agência é conhecida como legislação de “capacitação” da agência.

Enquanto a legislação capacitadora especifica os propósitos gerais para que a execução regulamentadora possa ser conduzida, ela normalmente não identifica as regras individuais a serem adotadas para atingir aqueles propósitos. A legislação freqüentemente enumera os fatores que uma agência deve considerar em sua execução regulamentadora e pode especificar os critérios que a regra resultante deve atender. Estes fatores e critérios freqüentemente incluem aplicabilidade econômica e tecnológica.

Ocasionalmente, o Congresso suplementa a legislação capacitadora da agência por estabelecer legislação direcionada à agência a usar a sua autoridade geral de execução regulamentadora de forma específica. Nestas situações o congresso deixa os detalhes técnicos da regra a serem levantados por decisão da agência emissora. O Congresso raramente dita qualquer requisito específico de desempenho a ser adotado por produtos. Adicionalmente, não especifica normalmente qualquer detalhe sobre enfoque regulamentador, nível de severidade ou procedimentos de testes, embora possa impor certas restrições ou definir certos parâmetros.

Adicionalmente à legislação capacitadora, há várias outras fontes de requisitos que governam o desenvolvimento e emissão por agências Federais de regras regulando produtos. Estas fontes incluem outros estatutos e Ordens Executivas Presidenciais que impõem requisitos procedimentais que são intencionados a assegurarem justa e razoável tomada de decisão . Exceção feita à amplitude da inconsistência com uma legislação capacitadora da agência ou outras fontes de autoridade de execução regulamentadora, estes outros estatutos e Ordens Executivas requerem que as agências adotem estas regras somente após completa análise do seu potencial de impacto. Esta análise tipicamente, mas não sempre, inclui uma avaliação e comparação de custo e benefício e efetividade dos custos de enfoque regulamentador alternativo ou níveis de severidade.

Eles também requerem um aberto e transparente processo regulamentador nos EUA que procura proporcionar a todos os participantes a oportunidade de realmente participar e entender o que as agências regulamentadoras estão fazendo e o porquê.

3.2.2. Ação da Agência.

3.2.2.1. Início da Elaboração Regulamentadora.

A maioria dos procedimentos de elaboração regulamentadora usados pelas agências Federais dos EUA são iniciadas por uma das três seguintes circunstâncias:

- 1^a) A agência pode iniciar o procedimento de execução regulamentadora por sua própria iniciativa dentro da legislação de capacitação existente ou outra legislação outorgando-lhes autoridade a engajar em execução regulamentadora.
- 2^a) Agências Federais podem também iniciar elaboração regulamentadora dentro dos limites de suas autoridades existentes em resposta a um pedido público. O APA providencia que tal agência Federal dará a pessoa interessada o direito à petição para emissão, emenda ou anulação de uma regra. As agências devem responder a tal petição.

Caso a petição seja meritória e consistente com as prioridades da agência e recursos disponíveis, a agência consentirá a petição e iniciará o procedimento de elaboração regulamentadora. O consentimento a tal petição é o começo do procedimento para elaboração regulamentadora e não significa necessariamente que a requerida regra será emitida. Adicionalmente, o primeiro passo pode não ser a emissão de qualquer aviso, mas a condução de pesquisa para determinar se os critérios apropriados de desempenho ou procedimento de testes podem ser desenvolvidos. A decisão culmina ou em se emitir uma regra mais tarde de acordo com o critério estatutário ou nas bases de toda a informação desenvolvida, disponível e recebida no curso do procedimento para a elaboração regulamentadora.

3ª) A agência pode ser estatutariamente direcionada pelo Congresso a iniciar um específico procedimento de elaboração regulamentadora.

3.2.2.2. - Informações Sobre Planos de Elaboração Regulamentadora, Atividades e Documentos.

O documento oficial do governo americano para publicar avisos regulamentadores é o Registro Federal – “*Federal Register*” [6].

O “*Federal Register*” que é publicado todo dia útil, inclui todas as regras propostas, regras finais e avisos emitidos pelas agências Federais e organizações, assim como Ordens Executivas e outros documentos presidenciais. O “*Federal Register*” pode se acessado gratuitamente na Internet¹. O “*Office of Management and Budget*” (OMB) publica a Agenda Unificada de Ações Federais Regulamentadoras e Desregulamentadoras (Agenda) – “*Unified Agenda of Federal Regulatory and Deregulatory Actions*” no “*Federal Register*” todo abril e outubro. A Agenda também pode ser acessada na Internet². Este documento contém uma breve descrição e a programação para cada nova regra que cada agência provavelmente emitirá nas formas

¹ <http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>.

² <http://reginfo.gov/>.

proposta ou final dentro dos próximos 12 meses. Ela também lista cada regulamentação existente que cada agência provavelmente revisará durante o mesmo período.

Na Agenda pode ser verificado se quaisquer novas regras sendo desenvolvidas pela agência são classificadas como significantes sob a Ordem Executiva 12866, Planejamento Regulamentador e Revisão – “*Regulatory Planning and Review*”, e assim sujeitas à revisão pelo OMB.

Veja a seguir a sessão sobre a Participação Interagência e Intergovernamental e a sessão sobre Outros Requisitos de Elaboração de Regulamentação para uma mais completa discussão do “*Executive Order*”.

Pessoas desejando encontrar mais informações sobre uma específica elaboração regulamentadora podem contatar a pessoa listada na Agenda para a elaboração regulamentadora.

Após a publicação da Regra Final – “*Final Rule*” no “*Federal Register*”, a regra é codificada juntamente com todas as regulamentações existentes no Código de Regulamentações Federais – “*Code of Federal Regulation*” (CFR). O CFR é dividido em 50 títulos que representarem amplas áreas sujeitas à regulamentação Federal. Cada título é então dividido em capítulos que usualmente suportam o nome da agência emissora. O CFR é atualizado anualmente e pode ser acessado gratuitamente na Internet¹.

Os documentos que uma agência confia ou considera ao emitir regra Final são colocados pela agência em uma lista onde eles ficam disponíveis para a inspeção pública e comentários.

Cada lista é identificada por seu número específico. Estes documentos incluem estudos gerados pela agência para suportar sua posição, assim como comentários submetidos em respostas a documentos de agências, exceção feita a documentos que foram submetidos confidencialmente.

¹ <http://www.acess.gpo.gov/nara/#cfr>.

Algumas agências aceitam e confiam informações confidenciais em elaborações de regulamentação, outras não.

Agências Federais fazem extensivo uso da Internet para prover informação relacionada com as suas atividades regulamentadoras e ampliar a transparência dos seus processos regulamentadores.

Muitas agências já estabeleceram ou estão em processo de estabelecimento de sistema eletrônico de lista. Por exemplo, o Departamento de Transporte – “*Department of Transportation*” - estabelece um sistema que permite a pessoas em qualquer lugar no mundo ver e baixar documentos que foram submetidos a qualquer de suas listas de elaboração de regulamentação¹. O sistema do Departamento de Transporte permite que pessoas possam arquivar comentários eletronicamente. Algumas agências, como a EPA, provem “*links*” para versões eletrônicas de todas as suas documentações de elaboração de regulamentações recentemente emitidas². Adicionalmente, as agências divulgam via correio uma ampla variedade de informações relativas às suas elaborações de regulamentações, tais como relatórios de pesquisa e análise para que sejam examinados “*on line*” e baixados sem custo³.

As agências Federais são requeridas pelo Ato de Liberdade de Informação⁴ a disponibilizar registros de sua posse, sob recebimento de requisição, que razoavelmente descrevam os registros desejados pelo requerente. O objetivo deste ato é expandir para áreas públicas o acesso à informação além daqueles originalmente estabelecidos no APA.

O Ato permite a qualquer pessoa o direito de requisitar os registros das agências. Sob o recebimento de uma requisição a agência deve procurar por registros que respondam à requisição. A agência deve estar disponibilizar cópias de todos os registros esclarecedores da pesquisa, exceto os registros que são protegidos contra revelação sob uma das nove exceções estatutárias do FOIA.

¹ <http://dms.dot.gov/>.

² <http://www.epa.gov/epahome/rule.htm#proposed>.

³ <http://www.nhtsa.dot.gov/>.

⁴ “*Freedom of Information Act*” (FOIA) (5U.S.C. §552).

O acesso público à informação governamental foi ampliado em 1996 pelo Ato de Emenda de Liberdade de Informação Eletrônico – “*Electronic Freedom of Information Act Amendment*” (E-FOIA).

O E-FOIA requer que as agências disponibilizem mais materiais eletronicamente. Em adição o E-FOIA foi suplementado pela Ordem Executiva 12600¹, o qual outorga a grupos privados, especialmente empresas, incluindo às estrangeiras, o direito ao prévio aviso para que uma agência libere informações sobre ou recebidas de empresa.

3.2.2.3. Coordenação Interagência e Intergovernamental.

As agências Federais têm vários meios para monitorar e coordenar as atividades regulamentadoras de cada agência.

As agências freqüentemente consultam-se entre si em suas próprias iniciativas, formal e informalmente, em questões de elaboração de regulamentação de mútuo interesse, a despeito de se elas são significantes sob a Ordem Executiva 12866.

Tipicamente, a consulta ocorre inicialmente em nível de trabalho entre o grupo técnico e posteriormente, como desenvolvimento de enfoque da agência para direcionar o progresso das questões, a um nível de política. Há grupos de trabalho interagências como “*Interagency Council on Standards Policy*”, que se reúne regularmente para discutir questões de interesse mútuo e para compartilhar informação nas atividades de suas agências.

A Ordem Executiva 12866 prove que cada agência regulamentadora evite emitir regras que são inconsistentes, incompatíveis ou duplicatas aquelas de outras agências Federais. A OMB é responsável, sob a Ordem, pela coordenação da revisão interagências das regras propostas e finais significantes previamente às suas emissões e publicações no “*Federal Register*”. Se uma regra proposta ou final de uma agência criar séria inconsistência ou, em caso contrário, interfira com uma ação tomada ou planejada por outra agência, a regra é tratada como regra significativa sobre a Ordem, e assim é

¹ “*Predisclosure Notification Procedures for Confidential Commercial Information*” (1987),

sujeita a revisão da OMB. A OMB fornece cópia de regra as outras agências interessadas para comentários durante o processo de revisão.

3.2.2.4. O Ato de Procedimento Administrativo.

O mecanismo primário para certificação da aberta e transparente elaboração de regulamentações nos EUA é o sistema padronizado de consulta com o público durante o desenvolvimento e revisão das regras.

O APA especifica requisitos para a elaboração de regulamentação, isto é, o processo pelo qual as agências Federais, formulam, propõem, estabelecem, emendam ou revogam uma regulamentação. Regras substantivas emitidas por uma agência sob a APA têm a força e o efeito de lei.

Se uma legislação de capacitação da agência a autoriza a conduzir elaboração de regulamentação, a legislação especifica que um dos procedimentos (formal ou informal) é para ser seguido:

Informal:

O processo de elaboração de regulamentação informal requer, com um certo limite de exceções, que a agência provenha prévio aviso e uma oportunidade para comentários submetendo dados ou argumentos por escrito em resposta à publicação de uma regra proposta. Qualquer pessoa, a despeito de sua localização geográfica, pode submeter comentários. Isto inclui, por exemplo, indivíduos, empresas e agências governamentais de outros países. Estes procedimentos requerem também que certos argumentos sejam considerados pela agência e que, quando emitir Regra Final, a agência inclua uma afirmação dos objetivos e base da regra e encaminhe os comentários.

Formal:

O procedimento formal de elaboração de regras requer que a agência conduza uma audiência aberta. A agência deve oferecer às pessoas que desejam

participar, a oportunidade de presenciar e apresentar evidências documentais e verbais, vistas e exames cruzados entre outros participantes. As audiências são geralmente presididas por um “*Administrative Law Judge*”. Os registros são constituídos de transcrições de testemunhos e exibições apresentadas na audiência, juntamente com todos os documentos arquivados durante o procedimento.

Os procedimentos informais para a elaboração de regras são requeridos na maioria das elaborações de regras, incluindo a maioria envolvendo o estabelecimento de requisitos de produtos. O procedimento formal tem sido e continua a ser a exceção. Uma agência deve usar o procedimento formal se estiver elaborando regras sob estatuto requerendo que a elaboração seja conduzida com total registro das atividades.

Alguns estatutos requerem o uso de um procedimento híbrido, no qual comentários informais escritos são suplementados com algum tipo de apresentação verbal. Em adição, agências sujeitas ao procedimento informal podem, segundo sua escolha, decidir por usar procedimentos híbridos. Por exemplo, eles podem decidir por fazer reuniões públicas quando acreditarem que elas sejam benéficas para a troca de informações entre a agência e o público.

Assim como no processo formal, o processo híbrido representa uma porção muito pequena na elaboração de regras.

As agências podem adicionar, mas nunca remover procedimentos requeridos pelo APA ou outros estatutos.

Conforme mencionado anteriormente, agências engajadas no procedimento informal, algumas vezes decidem voluntariamente fazer reuniões públicas. Procedimentos adicionais usados por uma agência não devem violar os requisitos procedimentais do APA e outros estatutos, tais como regras concernentes a comentário escrito durante o processo.

A vasta maioria de elaboração de regras envolve somente 3 passos:

- 1º) Emissão de aviso de proposta de elaboração de regra solicitando o comentário público,
- 2º) Consideração pela agência de toda a informação relevante incluindo comentários públicos,
- 3º) A emissão de Regra Final após consideração das informações relevantes.

Embora maior quantidade de passos são particularmente tendidos de serem usados nas mais significantes elaborações de regras, o grande potencial espectro de passos é delineado a seguir. É observável que a duração da elaboração de regras pode variar de poucos meses a vários anos dependendo da complexidade, controvérsias e natureza da ação.

3.2.2.4.1. Avisos Preliminares.

Embora a APA não requeira ou mesmo encaminhe a questão de emissão de avisos preliminares, eles são emitidos por algumas agências regulamentadoras. Uma agência contemplando a elaboração de regras pode decidir por querer informação adicional antes de desenvolver e publicar uma proposta específica para um problema. Em tais casos obter maiores informações sobre a natureza e a extensão de um possível problema ou obter vistas ao público sobre qual enfoque que o regulamento será mais efetivo e desejável, a agência pode publicar um aviso preliminar procurando por comentários públicos. O mais comum aviso preliminar é o Aviso Avançado de Proposta de Elaboração de Regra – “*Advance Notice of Proposed Rulemaking*” (ANPRM). Ele prove oportunidade de comentário público bem ao início do processo. Ele descreve genericamente a área que pode estar sujeita a uma proposta de regra e usualmente procura por comentários públicos nas questões e opiniões regulamentadoras sendo consideradas. Também convida o publico a identificar questões relevantes adicionais. O ANPRM especifica um certo período no qual o público pode submeter comentários que podem ser emitidos por qualquer pessoa. Algumas agências colocam todos os comentários sobre a ANPRM em uma lista disponível ao público, enquanto outras

listam somente os comentários que suportam o subsequente Aviso de Proposta de Elaboração de Regra – “*Notice of Proposed Rulemaking*”, sendo que em ambos os casos as informações de comércio e negócios confidenciais não são revelados. O período para comentários é usualmente de 60 dias, podendo ser menos ou mais, dependendo das circunstâncias.

3.2.2.4.2. Aviso de Proposta de Elaboração de Regra.

Na maioria dos casos, a fase inicial do processo de elaboração de regras é desenvolver e então publicar uma proposta de regra que é denominada Aviso de Proposta de Elaboração de Regra - “*Notice of Proposed Rulemaking*” (NPRM). O objetivo de uma NPRM é informar ao público sobre a proposta e requisitar comentários. O NPRM tipicamente consiste de duas partes: um preâmbulo, o qual é uma discussão narrativa e o texto proposto da regulamentação, sendo que em alguns casos este último não é incluído. O detalhamento do preâmbulo varia e aqueles mais detalhados identificam o problema direcionado pela proposta, discutem e analisam as informações relativas à existência, natureza e extensão do problema, explica como uma proposta melhorará o problema, e analisa custo e benefício da proposta. Se o NPRM foi precedido pela emissão de aviso preliminar, o NPRM deve sumarizar e responder aos comentários públicos. Uma vez que o NPRM não estabelece, nem explica posições factuais, nem analisa metodologias fundamentando a proposta, a agência coloca os documentos contendo aquela matéria numa lista pública para que todos tenham oportunidade de fazer comentários sobre elas. O NPRM especifica um certo período no qual qualquer pessoa que desejar pode submeter comentários. A Ordem Executiva 12866 recomenda um período de 60 dias o qual pode variar para menos ou mais dependendo das circunstâncias. A agência coloca todos os comentários numa lista pública, exceto segredos comerciais e informações confidenciais de negócios, as quais não são reveladas. O comentário público atende uma série de propósitos, inclusive oferece oportunidade às pessoas à:

1. Fornecer a agência informações que ampliarão o conhecimento da agência no assunto relativo à proposta.

2. Provocar suposições factuais, análises e conclusões tentativas, suportando a proposta da agência.
3. Mostrar em respeito a qual item há erro.

Se após o período de comentário a agência obtiver novas informações e análises que não sejam simplesmente acumulativas e tenha um significativo potencial de influenciar na Regra Final, a agência deve disponibilizá-los para o comentário público. Se a agência tem uma prática estabelecida de considerar comentários posteriores e outros novos materiais e considerará qualquer comentário posterior sobre nova informação ou análise, ela não precisará reabrir o período para comentário no NPRM. Se em adição não acumulativa a nova informação ou análise conduzir a significantes e inesperadas mudanças na Regra Final, a agência deve publicar um aviso no Registro Federal para a conscientização pública de que o novo material está disponível.

Em resposta a comentários sobre uma NPRM ou desenvolvimento, por exemplo, novo resultado de pesquisa, após a emissão do NPRM, a agência geralmente modifica certos aspectos da proposta. Na maioria dos casos, as modificações estão dentro da faixa de enfoque da regulamentação discutida no NPRM, não sendo então necessária oportunidade para comentários públicos. Contudo, se alguma das modificações desejadas pela agência envolver assuntos não discutidos no NPRM, nem no crescimento lógico daqueles assuntos, a agência deve dar ao público a chance de comentar a proposta antes de emitir a Regra Final. Para promover esta chance a agência emite Aviso Suplementar de Proposta de Elaboração de Regra – “*Supplemental Notice of Proposed Rulemaking*” (SNPRM).

3.2.2.4.3. Aviso Suplementar de Proposta de Elaboração de Regra.

O SNPRM identifica modificações importantes numa regra proposta que não pôde ser razoavelmente antecipada da leitura da NPRM. Ele também pode antecipar significativa nova informação factual que não foi incluída nos registros da elaboração da regra no estágio do NPRM e que a agência deseja considerar na Regra Final. O SNPRM explica as razões para as mudanças na linguagem regulamentadora e procura por

comentários públicos sobre ela. Os SNPRM's são significativa e frequentemente menos emitidos que os NPRM's.

3.2.2.4.4. Regra Final.

Após considerar os comentários recebidos durante a elaboração da regra, a agência decide se emite ou não a Regra Final. A Regra Final inclui em preâmbulo e um texto regulamentador. Se a agência emitir uma Regra Final, o preâmbulo inclui uma detalhada declaração das bases e propósitos da regra, explica porque a agência concorda com os substantivos comentários recebidos e descreve as modificações, caso haja alguma, feitas na regra em resposta a comentários com os quais concorda. Se a agência permitir petição para reconsideração ela deve especificar que petições para reconsiderações podem ser submetidas e pode especificar a data limite para fazê-lo. A Regra Final também especifica a data na qual a regra se tornará efetiva. Um intervalo (conhecido como "*lead time*") entre a Regra Final e a data efetiva de 1 a 3 anos não é incomum, particularmente nos casos de regras significantes ou regras governando novas tecnologias ou produtos. Se uma agência decide não emitir uma Regra Final ela pode emitir um Aviso de Retirada de proposta, explicando as razões para aquela ação. Normalmente, o APA requer que uma Regra Final seja publicada pelo menos 30 dias antes que ela entre em efeito. Contudo, conformidade com o requisito dos 30 dias não é necessária caso a regra excetue ou relaxe requisitos existentes, ou faz e publica um achado que "por boa causa" justifique uma data efetiva anterior.

3.2.2.4.5. Resposta a Petições para Reconsideração.

Mesmo após uma Regra Final estar emitida, o público tem uma chance final de requisitar a agência a fazer modificações na regra. Qualquer pessoa pode fazê-lo submetendo uma Petição Para Reconsideração. A submissão de uma Petição Para Reconsideração geralmente não atrasa a data efetiva da regra. Algumas agências respondem às Petições Para Reconsideração fazendo modificações na Regra Final sem primeiro solicitar comentário público, caso alguma daquelas modificações estejam entre o escopo da NPRM ou são um razoável crescimento do NPRM. Outras agências podem emitir um NPRM antes de fazer qualquer modificação em resposta a Petição para

Reconsideração, a despeito de se as modificações estão dentro do escopo da NPRM. O requerimento para aviso prévio e oportunidade para comentário público podem ser desistidos em casos nos quais a agência encontra “boa causa” de que tais procedimentos seriam impraticáveis, desnecessários ou contrários ao interesse público”¹. Tribunais têm interpretado estas situações de modo a permitir que uma agência desista dos procedimentos de aviso e comentários e emita regras quando a agência puder mostrar seu confronto com uma ou mais das seguintes situações emergenciais:

1. Onde a agência estiver sujeita a curto limite estatutário imposto.
2. Onde uma avançada regra imediata é requerida para direcionar sério risco à saúde e segurança pública.
3. Onde aviso avançado frustraria o propósito da regra.
4. Onde o imediato esclarecimento de regras e regulamentações existentes é necessário para suavizar confusão. É importante observar que “boa causa” é estreitamente interpretada.

Adicionalmente, agências podem não desistir automaticamente de procedimentos informais de elaboração de regras sempre que uma dessas 4 situações surgirem ou no julgamento das agências existir situação de emergência. Contrariamente, deve demonstrar claramente que a desistência é própria de uma particular circunstância.

3.2.2.4.6. Outras Oportunidades para Participação Pública.

Cidadãos, indústrias e organizações podem participar das atividades de elaboração de regras de uma agência de várias maneiras. Em adição a submissão de comentários e petições conforme discutido anteriormente sobre o APA, pessoas podem contatar diretamente as agências de acordo com os próprios requisitos procedimentais da agência, participar em comitês aconselhadores formados por agências ou participar em negociação de elaboração de regras. Enquanto o APA limita “*ex part oral*

¹ 5 U.S.C. § 553(b)(3)(B).

“communications”¹ em uma elaboração formal de regras, ela não o faz no processo informal. Contudo, as várias agências federais têm adotado as suas próprias políticas sobre tais comunicações durante o processo informal. Essas políticas variam. Algumas agências desencorajam, mas não proíbem, a “*ex part oral communications*” durante todos os estágios do procedimento da elaboração de regras, inclusive antes da emissão de uma NPRM. Outras agências desencorajam “*ex part oral communications*” somente após uma NRPM ter sido emitida. Outras, ainda os permitem a qualquer hora durante o processo. Em todos os casos, contudo, na proporção que uma agência deseja contar em suas Regras Finais com informação ou dados recebidos em “*ex part oral communications*”, ela deve documentar a substância das comunicações em um memorando e disponibiliza-lo ao público. Tal documentação é necessária para assegurar que o público e os tribunais (no evento de uma ação judicial) estejam cientes das comunicações.

Agências Federais podem se reunir com comitês ou grupos de pessoas para comentarem a oportunidade para o diálogo e o recebimento de informações do público na elaboração de suas regras. Alguns desses comitês ou grupos podem ser comitês aconselhadores dentro do entendimento do Ato do Comitê Aconselhador Federal – “*Federal Advisory Committee Act*”². Sob o ato, um comitê aconselhador e qualquer grupo contendo pelo menos um membro que não seja unicamente funcionário Federal em tempo integral, que não seja estabelecido ou utilizado, por exemplo, gerenciado ou controlado por uma agência Federal, no interesse de obter conselhos ou recomendações. Comitês aconselhadores podem ser estabelecidos sobre o FACA após ser dado aviso público e é feita uma determinação que a formação é de interesse público. O comitê deve ser autorizado de maneira formal e documental pelo “*General Accounting Office*” e ter um claro e definido propósito. Reuniões com os comitês aconselhadores devem ser anunciadas no “*Federal Register*” e geralmente abertas ao público. Minutas de reuniões e todos os documentos devem ser publicados.

¹ “*Ex parte oral communication*” é definido no APA como “*uma comunicação verbal ou escrita não no registro público com respeito ao qual razoável prévia notícia não é dada a todas as partes, mas ela não incluirá solicitação de relatório de status sobre qualquer matéria ou procedimento*” (5 U.S.C. § 551(14)).

² 5 U.S.C. App2 (FACA).

O “*Negotiated Rulemaking Act*” (NRA) de 1990 estabelece um plano de trabalho para condução de uma negociada elaboração de regra e encoraja agências a usarem negociada elaboração de regra para ampliar o processo informal¹.

A premissa suportando a elaboração de regra negociada é juntar representantes de uma agência e vários grupos de interesse afetados para negociar e chegar a um consenso de uma regra proposta que diminuirá a tendência litigiosa quando a Regra Final for emitida. Sob o NRA, uma agência forma um comitê aconselhador constituído de representantes de interesses afetados e representantes de agências com o propósito de chegar a um consenso sobre uma regra a ser emitida num aviso de proposta de elaboração de regra. O comitê é sujeito ao FACA e assim deve geralmente fazer suas reuniões em público. As negociações dentro do comitê são geralmente assistidas por um facilitador neutro. O objetivo do comitê é obter consenso dentro dos limites da autoridade legal da agência e políticas objetivas de elaboração de regras. Se o consenso é atingido a agência o usa como base de seu Aviso de Proposta de Elaboração de Regra – “*Notice of Proposed Rulemaking*”. Como no caso de procedimento de elaboração de regra que não envolva negociação, a agência deve considerar os comentários públicos sobre aquele aviso antes de emitir a Regra final.

3.2.2.4.7. Outros Requisitos de Elaboração de Regras.

Em adição aos requisitos em suas legislação de capacitação, agências regulamentadoras estão sujeitas a outros requisitos estatutários para analisar os vários impactos de suas propostas de Regras Finais. Entre este, existem requisitos de analisar o impacto de qualquer regra sobre pequenos negócios² [1] ou o meio ambiental³ [1]. Se uma regra requererá que um governo subfederal ou setor privado gaste mais US\$ 100 milhões em qualquer um ano, seu impacto deve ser analisado⁴ [1]. Adicionalmente, o impacto dos requisitos de coleção de informação em qualquer regra deve ser analisado⁵ [1]. Estas análises, assim como outras requeridas, também devem ser publicadas. Em

¹ 5 U.S.C § 561, et seq.

² “*Regulatory Flexibility Act*”.

³ “*National Environmental Policy Act*”.

⁴ “*Unfunded Mandate Act*”.

⁵ “*Paperwork Reduction Act*”.

adição, outros requisitos são estabelecidos pelo “*Executive Branch*” através de emissão de “*Executive Orders*”. A Ordem que foi emitida em 30 de setembro de 1993 estabelece uma filosofia regulamentadora englobante e princípios a guiarem as agências no desenvolvimento efetivo de regras eficientes. Ela prove que agências devem, na proporção permitida por lei, avaliar custo e benefício de uma regra pretendida e propõe ou adota uma regra sobre uma razoável determinação de que os benefícios de uma regra intencionada justificam os custos. A Ordem rege na escolha entre os enfoques regulamentadores alternativos e as agências devem selecionar aqueles enfoques que maximizam os benefícios.

Um dos principais objetivos da ordem é fazer o processo regulamentador mais acessível e aberto ao público. A Ordem requer que antes que as agências regulamentadoras emitam “significantes” regras propostas finais, elas as submetam a OMB para revisão. Regras Significantes devem ser acompanhadas de uma extensa análise do impacto regulamentador. A análise é colocada em uma lista pública para facilitar comentário público sobre ela. A ordem pode ser encontrada na Internet¹.

As Agências federais são direcionadas a usarem padrões voluntários de consenso² [1], doméstico e internacional, no lugar de regulamentação desenvolvida pelo governo, como um meio de conduzir política de objetivos ou atividades determinadas pelas agências, exceto quando ao fazê-lo estiver inconsistente com a lei ou impraticabilidade³ [1]. O Ato, adicionalmente, direciona as agências a participarem nas atividades de desenvolvimento voluntário de padrões de consenso “quando tal participação é de interesse público e é compatível com a agência, missão departamental, autoridades, prioridades e recursos orçamentários”. Tal participação é almejada para contribuir que o desenvolvimento de padrões voluntários minimize a necessidade de desenvolver e manter regulamentações governamentais separadas.

As agências Federais também são requeridas, quando desenvolvendo suas regulamentações, a levarem em conta normas internacionais relevantes e, se apropriado,

¹ <http://reginfo.gov/eo12866.html>.

² “*National Technology Transfer and Advancement Act*” (NTAA) de 1995.

³ “*Public Law*” 104-113) (15 U.S.C. §272 note).

basear suas regulamentações naquelas normas internacionais¹[1]. O Ato expressamente prove as razões pelas quais pode não ser apropriado basear uma regulamentação em uma norma internacional e inclui, mas não está limitado à proteção de saúde ou segurança humana, vida ou saúde animal ou vegetal ou meio ambiente.

3.2.3. Revisão do Congresso.

A maioria das regulamentações sobre produtos emitidas pelas agências como Regras Finais devem ser submetidas à revisão do congresso² e a adversão congressional. O CRA estabelece um procedimento através do qual o Congresso pode votar em desaprovar qualquer regra de agência. O efeito de um voto de desaprovação é anular a regra. Uma regra é rejeitada se as duas casas do Congresso adotarem uma resolução conjunta pelo voto majoritário e se o Presidente então assinar a resolução. Uma resolução é também rejeitada se uma das duas casas do Congresso adotar tal regra e então é anulada por veto Presidencial à resolução. Enquanto o Congresso pode adotar uma resolução rejeitando uma regra na sua totalidade, O congresso não pode adotar uma resolução sob o CRA emendando uma regra ou direcionando que uma regra seja emendada. Quando agindo sob o CRA, o Congresso pode tomar nenhuma ação ou adotar uma resolução de desaprovação.

Quando agindo fora do CRA, isto é, sob um procedimento legislativo normal o Congresso pode anular a regra de uma agência por emitir nova legislação que proíba a agência de usar os fundos apropriados para efetivar a regra. O Congresso pode emitir legislação identificando as provisões regulamentadoras a que se opõe e especificar que a agência não pode manter uma regra existente ou emitir uma nova regra contendo aquelas provisões.

¹ Título IV do “*Trade Agreement Act*” de 1979 (Lei Pública 96-39), conforme emenda em 1994 (Lei Pública 103-465) e 1996 (Lei Pública 104-295) (10 U.S.C. § 2532 (2)).

² “*Congressional Review Act*”, 5 U.S.C. § 801, et seq (CRA)

3.2.4. Revisão Judicial.

Toda Regra Final estabelecendo, emendando ou revogando regulamentações pode ser judicialmente revista acerca da legislação de capacitação de agência, o APA, ou estatuto particular de agência específica.

Em adição, outras ações finais são passivas de ação judicial, incluindo rejeição de petição para a elaboração de regra, rejeição de petição para reconsideração e decisão para terminar elaboração de regras após a emissão de uma NPRM. Embora a porcentagem de regras emitidas através do processo informal e então judicialmente revistas possam ser relativamente pequena, existe uma quantidade significativa de casos envolvendo desafios procedimentais e/ou substantivos. Além, dados os efeitos de decisões precedentes de tribunais, revisões judiciais podem ter um efeito duradouro na agência de elaboração de regras.

Sob o APA, qualquer pessoa pode procurar ter uma Regra Final da agência derrubada nos tribunais Federais se ela firmar propósito em fazê-lo. Para firmar seu propósito a pessoa deve mostrar à ação final da agência o seu prejuízo e que é desejável que o dano seja revestido por uma decisão favorável pelo tribunal. A pessoa deve então mostrar que o seu dano está dentro da “zona de interesse” no qual o Congresso pensou em proteger ao legislar um estatuto sob o qual foi tomada a ação final da agência. Geralmente, qualquer pessoa sujeita a regulamentação de um produto ou qualquer pessoa que compre ou use um produto sujeito a uma regulamentação pode demonstrar que seus danos estão dentro das zonas de interesse protegidas pelo estatuto sob o qual a regulamentação foi emitida.

Sob o APA, uma pessoa pode ter uma ação derrubada numa variedade de terrenos, incluindo o terreno em que a ação é arbitrária, caprichosa, um abuso à discricção ou em desacordo com a lei. Processos desafiando regras de agência alegam, tipicamente, os dois terrenos, o procedimental e o substantivo para converter aquelas regras. Entre o âmbito procedimental existe falta de aviso adequado. Pessoas alegando falta adequada de aviso, freqüentemente argumentam que a diferença inicial e final do texto regulamentado foi tão grande que comentários não poderiam ser antecipado

razoavelmente e assim não poderiam comentar sobre alguma parte importante da Regra Final. Outro argumento comum é que no sentido de suportar a regra final a agência se baseou em dados e análises que foram levadas ao conhecimento dos comentados em tempo para que tecessem comentários da Regra Final.

Para evitar ter uma regra convertida ou interrompida arbitrária ou caprichosamente a agência deve: afirmar o predicado factual para sua regra; sustentar os predicados factuais ligando-os a evidências nos registros de elaboração de regras; explicar como racionalizar a partir dos predicados factuais para os efeitos esperados da regra; relacionar os predicados factuais e efeitos esperados para cada objetivo estatutário relevante, propósitos e critérios que são relevantes por seu estatuto, evitar basear qualquer aspecto de sua regra final em fatores que o Congresso não intencionar considerar, explicar as razões de concordância ou discordância com os maiores comentários e a maneira que resolveu as questões levantadas pelos comentadores, e dar razões para a rejeição de alternativas plausíveis à regra a ser adotada, especialmente aqueles que argumentavelmente melhor promoveriam os objetivos do estatuto sob o qual a regra foi emitida.

Uma corte revisora geralmente não substituirá seu julgamento por aquele da agência ou converterá condições factuais desde que a conclusão da agência tenha base substancial em registro administrativo. Isto é particularmente verdade quando a matéria é técnica, relativa a desenvolvimento de tecnologia recente, ou envolve exercício da especialidade da agência.

Uma Regra Final revogando uma regulamentação está sujeita ao mesmo grau de inspeção judicial como Regra Final estabelecendo ou emendado uma regulamentação. Existe uma pré-suposição de que o curso estabelecido do comportamento da agência executará as políticas comprometidas entre ela e o Congresso. Assim, se a agência parte de práticas e posições passadas da agência na adoção de uma nova regra, a agência deve explicar por que fez daquela maneira.

A revisão do tribunal é baseada no registro administrativo. O registro administrativo é compilado pela agência e consiste de Regra Final e toda a informação

que a agência teve antes dele à época da emissão de sua Regra Final, incluindo a NPRM, todos os comentários sobre a NPRM e os resultados e relatórios de pesquisa.

Se o tribunal converte uma Regra Final, ele retorna a regra à agência para consideração adicional.

O tribunal pode anular uma regra no caso em que ele não tenha nenhum efeito legal, ou simplesmente reenviar a regra requerendo a agência a reconsiderar sua posição, mas deixando todo ou parte da regra em efeito durante o período de reconsideração.

3.3. O Processo dos EUA para Assegurar Conformidade com Padrões de Segurança e Emissões.

O governo Federal dos EUA mantém um conjunto de objetivos praticáveis de segurança e requisitos ambientais que todos os veículos e componentes devem atender. Esses requisitos são incorporados na “*Federal Motor Vehicle Safety Standards*”- (FMVSS) e o “*Federal Emission Standards*”. Os padrões são afirmados em termos de desempenho. A conformidade aos padrões pode ser normalmente atingida usando-se variedades de diferentes projetos, os quais permitem aos fabricantes uma grande flexibilidade nos projetos de seus veículos, agrupamentos e componentes.

A seguinte discussão delinea a conformidade e sistema de sancionamento do Governo Federal no que se relaciona a requisitos ambientais e de segurança de veículos sobre rodas, equipamentos e componentes.

3.3.1. A NHTSA e a Autocertificação.

A “*National Highway Traffic Safety Administration*” (NHTSA) é autorizada a emitir FMVSS’s que especificam os requisitos de desempenho para um novo veículo motor e seus equipamentos. A lei Federal americana proíbe qualquer pessoa de fabricar, introduzir no comércio interestadual, vender ou importar qualquer veículo motor novo ou item de equipamento de veículo motor exceto se o veículo ou item de equipamento conformar com todos os padrões aplicáveis de segurança [1].

Ao contrário de agências que sancionam padrões através de sistema de TA, a NHTSA não aprova veículos motores ou item de equipamento de veículo motor nem a agência endossa qualquer produto ou seus vendedores. Os fabricantes são requeridos a autocertificarem que seus produtos conformam com os padrões de segurança da NHTSA antes que eles sejam oferecidos à venda. Evidência da certificação deve ser mostrada na forma de etiqueta conforme requerido pela 49 CFR partes 567 e 568 que especifica o tamanho, localização e texto da etiqueta.

O fabricante de veículo motor deve também submeter certas informações de identificação a NHTSA relativas a 49 CFR parte 566 no máximo 30 dias após o início da manufatura do veículo.

3.3.2. Como o Fabricante se Autocertifica.

Cada uma das normas de segurança especifica as condições de teste e procedimentos que a NHTS usa para avaliar se um veículo ou item de equipamento está conforme os padrões de requisitos de desempenho. Testes dinâmicos são prescritos em algumas das normas, tal como na FMVSS N° 208 “Proteção do Ocupante em Impacto”, e FMVSS N° 301, “Integridade do Sistema de Combustível” e a agência pode conduzir testes de desempenho de acordo com aqueles testes para determinar a existência de conformidade. Contudo, a agência não requer que um fabricante faça testes de impacto ou avalie seus produtos da maneira especificada em seus padrões de segurança.

O fabricante pode escolher qualquer meio para avaliar um veículo ou item de equipamento quanto a sua conformidade aos requisitos de uma norma aplicável, providenciando que o fabricante escolha um meio que forneça razoável segurança que o veículo ou equipamento ou item de equipamento conformem com os padrões quando testados pela NHTSA. A maioria dos fabricantes certifica a conformidade executando testes de acordo com a FMVSS. Raramente as certificações são baseadas em estudos ou análises sobrepondo testes.

Em adição à certificação inicial, é esperado que o fabricante monitore continuamente a conformidade do veículo e/ou itens de equipamento do veículo através

de sua produção inteira. Para atender a isto, um efetivo programa de controle da qualidade deve ser estabelecido para periodicamente inspecionar e testar veículos e/ou itens de equipamentos de veículo motor para assegurar que o desempenho certificado originalmente é atingido por todas as outras unidades do produto.

Opostamente ao sistema de TA, o sistema de autocertificação da NHTSA prove aos fabricantes enorme flexibilidade de fazer e introduzir modificações em seus produtos.

3.3.3. Como a NHTSA Assegura e Monitora a Conformidade.

A NHTSA conduz testes de conformidade para monitorar a conformidade com as suas especificações. O programa anual de conformidade da NHTSA testa em média de 30 a 44 FMVSS's passivas de teste sendo 30 normas para veículos e 14 para equipamentos. O governo aleatoriamente seleciona e compra veículos e itens de equipamento no mercado e os testa para determinar se eles conformam às normas de segurança. Caso o teste de conformidade executado pelo NHTSA mostrar uma aparente não conformidade de um veículo ou item de equipamento sujeito à aplicação de uma norma, a agência notifica o fabricante imediatamente. Frequentemente, o fabricante então conduz um “recall”. O “recall” é um procedimento no qual o fabricante notifica os proprietários de um veículo ou itens não conformes e providencia o reparo ou troca do item objeto do “recall” sem custo para o proprietário. Se o fabricante não o fizer, o governo iniciará uma investigação para determinar se o fabricante falhou ao conformar o seu produto com os padrões. Ao findar a investigação o governo pode ordenar ao fabricante que faça um “recall” de todos os veículos ou itens não conformes. Adicionalmente, a agência pode procurar por penalidades cíveis por violação da 49 U.S.C. §30112(a) [1], a qual prove que uma pessoa não pode fabricar para vender, vender, oferecer para venda, introduzir, entregar para introdução no comércio através de suas estradas interestaduais e entre países, importar para os EUA, qualquer veículo motor ou equipamento manufaturado na data ou após que uma norma de segurança de veículo entre em efeito, exceto se o veículo ou equipamento estiver conforme a norma e é coberto por uma certificação emitida sob 49 U.S.C. § 30115 [1].

Defeitos de segurança que não resultem em uma não conformidade com a FMVSS também pode resultar em “*recall*”. A NHTSA tipicamente abre investigação de defeitos baseado em reclamação do consumidor no serviço de atendimento ao consumidor no “*hotline*” da NHTSA, ou recebidas de outras fontes. Adicionalmente, cidadãos podem submeter petições requerendo investigação de defeito.

Enquanto um “*recall*” pode ser um passo importante e dispendioso para o fabricante, seu objetivo é eliminar o risco de segurança colocado pela não conformidade de equipamentos e veículos. Um “*recall*” requer que um fabricante notifique todos os compradores convocando-os a levarem seus veículos ou item de equipamento ao distribuidor para ter a não conformidade ou defeito reparados livre de custo ao consumidor. O fabricante tem a opção de substituir ou reparar o veículo ou item do equipamento ou reembolsar o dinheiro da compra.

A maioria das decisões de se fazer um “*recall*” é feita pelo fabricante previamente a decisão formal da NHTSA da existência de um defeito de segurança ou não conformidade e sem a ordem formal da agência. Se o fabricante se recusar a atender a ordem formal de “*recall*” da NHTSA, o governo pode fazê-lo através dos tribunais Federais.

3.3.4. Provisão de Conformidade e Sansão do EPA.

Os procedimentos do EPA para sancionar normas de emissão são similares em muitos aspectos às provisões do NHTSA, entretanto há algumas diferenças significantes. Enquanto o EPA também requer certificação de veículo, equipamentos e componentes (motores em particular), seus estatutos não permitem autocertificação. O pedido de certificação do fabricante deve conter informações específicas, incluindo informações dos testes de emissões requeridos pelo EPA para determinar se um veículo, equipamento ou componentes atendem as normas de emissão. O EPA pode executar testes de confirmação ou requerer que o fabricante os faça. Se o EPA determinar a conformidade do veículo, equipamento ou componente, então, emite o certificado de conformidade. Assim como as normas de segurança, os fabricantes devem fixar etiqueta de certificação permanente em todos os modelos de veículo em produção, equipamentos

e motores certificados. Sem o certificado de conformidade o fabricante não pode colocar em comércio qualquer veículo, equipamento ou componente regulamentado. Se o fabricante violar esta provisão, por exemplo, comercializando veículos que são materialmente diferentes daqueles descritos no pedido de certificação, o fabricante pode estar sujeito a substanciais penalidades monetárias. A EPA também seletivamente testa ou requer que os fabricantes o façam sobre veículos, equipamentos ou componentes após serem fabricados ou montados. Caso este conjunto de veículos, equipamentos ou componentes não atendam as normas de emissão da EPA, então a EPA pode ordenar um “recall”. Um “recall” ordenado pela EPA é similar ao ordenado pelo NHTSA. Os fabricantes podem contestar uma ordem de “recall” dentro dos procedimentos administrativos da agência e, no caso de insucesso, nos tribunais Federais. [No caso em que a EPA determine que uma linha de veículos motores ou componentes está diferente daquelas configurações certificadas, pode avaliar a aplicação de multas por introduzir em comércio configurações não certificadas. Similarmente, desde que as normas de emissões se aplicam para a vida útil do veículo ou motor, a EPA testa veículos e motores após eles estarem em operação por um substancial período de tempo para assegurar que eles continuam a atender as normas de emissões. A autoridade do EPA para estabelecer “recalls” e multas sobre suas provisões para testes de “em uso” é similar a sua autoridade sob a linha de produtos.

Processo de Elaboração de Regulamentação dos EUA.

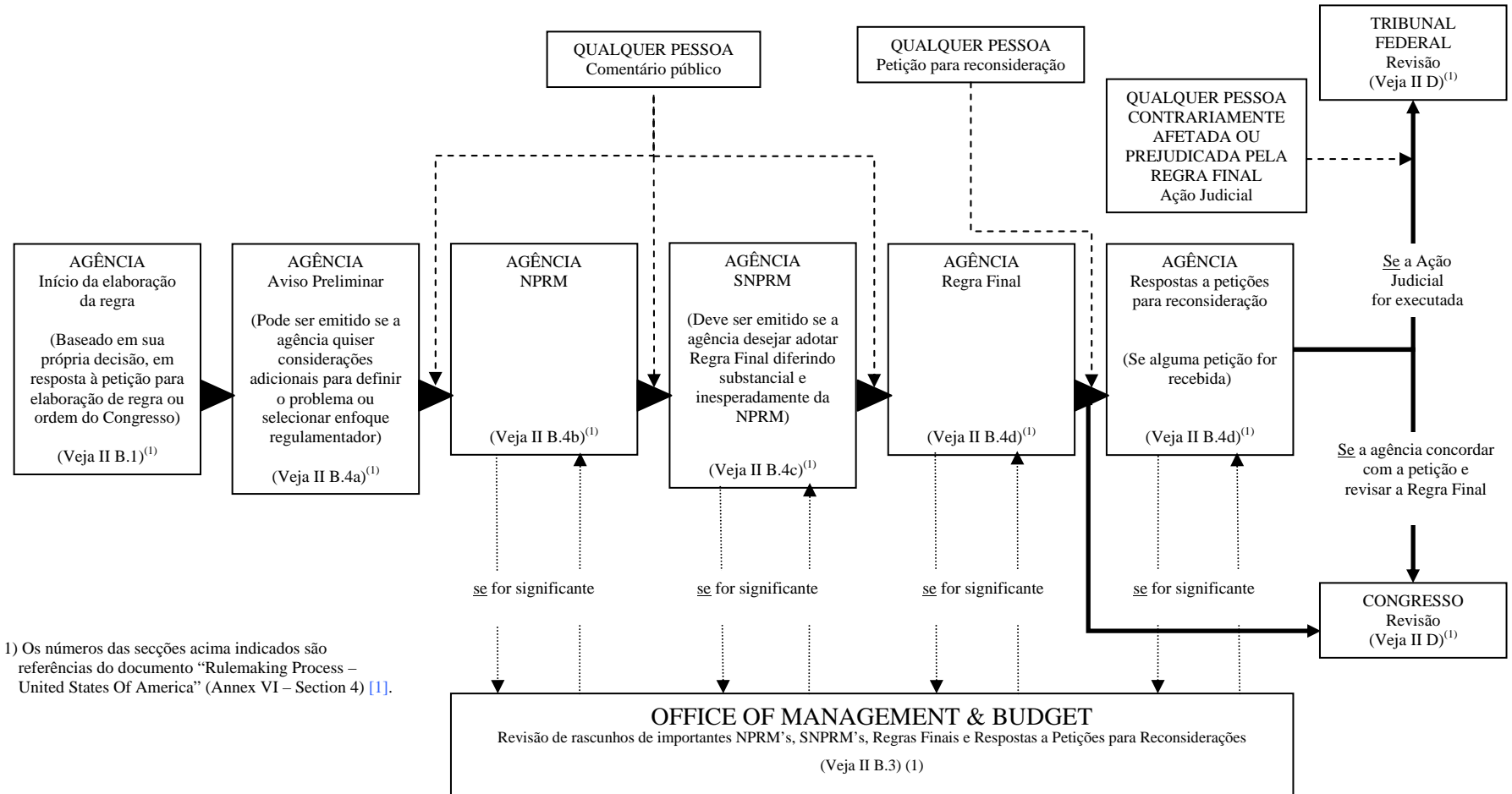


Figura 4 – Processo de Elaboração de Regulamentação dos EUA [1].

4. O PROCESSO REGULAMENTADOR DO BRASIL E MERCOSUL.

4.1. Introdução.

Desde o primeiro automóvel que tocou o chão brasileiro, o Brasil começou a construir a sua frota baseada na importação de veículos completos de origem européia e norte-americana, quando em 1919 a Ford foi a primeira indústria automotiva a se instalar no país sendo seguida pela GM em 1925, ambas com sistema de manufatura baseado em CKD – “*complete knocked-down*” e SKD – “*semi-knocked-down*”. Esta iniciativa trouxe para ambas as empresas vantagens econômicas associadas à eliminação do alto custo da importação de veículos completos¹.

Em 1956 o governo brasileiro proibiu a importação de veículos fornecendo como alternativas às indústrias estrangeiras aqui instaladas a abandonarem o país ou investirem na manufatura de veículos com conteúdo localizado variando num percentual de 90 a 95, o qual deveria ser atingido dentro de 5 anos [7].

Em 1961 estavam sendo produzidos no Brasil mais de 145.000 veículos cuja média de conteúdo local era de 93% em peso e 87% em valor. Em 1968 a produção no Brasil alcançou 280.000 veículos; onde Ford, GM e VW respondiam pela produção de 89% do total [7].

Em 1960 o Brasil começou a adotar regulamentações baseadas nas regulamentações de emissões e segurança norte-americanas (FMVSS), tendo com o passar dos anos tendido a adoção de regulamentações baseadas nas européias ou UNECE dada à influência da quase totalidade de veículos aqui produzidos [7].

Em 25 de setembro de 1941 o Decreto N° 3.651 estabeleceu o CONTRAN, em 28 de fevereiro de 1967 o Decreto N° 237 estabeleceu o DENATRAN, em 23 de setembro de 1997 o Congresso Nacional decretou e o Presidente sancionou a Lei 9.503 instituindo o Código de Trânsito Brasileiro e em 31 de agosto de 1981 a Lei N° 6.938 estabeleceu o CONAMA.

A despeito do breve histórico acima, citando datas e leis que reforçam o caráter “*legislativo*” da regulamentação automotiva no Brasil, as montadoras sempre tomaram iniciativas em adotar componentes e/ou sistemas com vistas à segurança veicular que não eram requeridas pela legislação brasileira em vigor à época, como Encosto de Cabeça nas posições extremas dos bancos, Barra de Proteção lateral na porta e opcionalmente “*Air Bag*”, inclusive para passageiro.

A regulamentação automotiva brasileira tendo origem bifurcada e consolidação de seu corpo forjado pela iniciativa das empresas automotivas aqui instaladas que traziam a experiência de suas matrizes foi adicionada de forte interferência governamental legislando nem sempre nas reconhecidas necessidades de segurança veicular ou proteção ambiental, estando aquém de ser considerada apropriada ao atual estágio que se encontra o parque automotivo aqui instalado e caso não se modernize rapidamente está fadada a ser somente um aglomerado de leis que não se completam e não indicam a direção para se completar perdendo a inércia que o sopro da globalização favorece.

O termo ‘modernizar rapidamente’, aqui significa ter um plano de onde se quer chegar conhecendo bem por onde se tem que passar e não ser acrescida repentinamente de sofisticação e índices de restrições que atoplem o planejamento e onerem as empresas, pelo menos em médio prazo, tendo uma lista de prioridades reconhecida e negociada com a sociedade e as empresas aos moldes da UNECE.

Cabe aqui exemplificar com a lei do Estojo de Primeiros Socorros¹, a qual tramitou pelo Congresso a despeito da necessidade da sociedade, caminhou escondida na inércia burocrática e foi aprovada.

Após a sua aprovação, a sociedade atônita e irritadamente cheia de razão, iniciou amplo debate nacional que trouxe a conclusão da inaptidão do atual sistema em legislar em disciplina amplamente técnico-científica.

¹ Resolução CONTRAN 42/98 de 21/05/98.

Uma vez entendido o erro, o caminho de volta foi mais uma lei para desfazer a anterior¹, onerando o Estado e as empresas que foram repentinamente obrigadas, por força de lei, a investir – sem retorno - no desenvolvimento e suprimento do Estojo de Primeiro Socorros.

Finalmente, o próprio parlamentar que propusera a lei declarou que sua forma final era muito diferente da boa intenção inicial que fora um estojo de primeiros socorros completo que vira em um veículo que alugara na Europa, não detalhando conhecer se aquele estojo era mandatório por lei nos veículos por onde andara.

Sumarizando, regulamentação automotiva, é disciplina técnico-científica e por assim ser, deve ser delegada a corpos especializados para análise de suas necessidades, elaboração e proposição de seus parâmetros à sociedade e seus seguimentos organizados e interessados e uma vez consensuada, atribuir-lhe força de lei pela ação de quem tem a obrigação de legislar em benefício coletivo.

4.2. O Código Brasileiro de Trânsito [8].

Em 23 de setembro de 1997 o Congresso Nacional decretou e o Presidente da República sancionou a Lei Nº 9.503 instituindo o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – onde, ao seu início, afirma que “*O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades competentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências adotar as medidas destinadas a assegurar este direito*”², chamando para si as responsabilidades das iniciativas de conduzir a política de trânsito no país e, em seqüência, na delegação de competências e extensão de responsabilidades esclarece que “*Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude da ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro*”³ e estabelece as prioridades das ações onde “*Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade*

¹ Lei Nº 9792 de 14/04/99.

² Art. 1º, § 2º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

³ Art. 1º, § 3º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente”¹.

No tocante a veículos, legisla, *“Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e autopeças são os responsáveis civis 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”².*

4.3. O SNT - Sistema Nacional de Trânsito.

4.3.1. O Que é, Qual a Sua Finalidade e Seus Objetivos.

“O Sistema Nacional de Trânsito – SNT – em o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização julgamento de infrações e de recursos de aplicação de penalidades”³.

Veja Figura 5 – Estrutura do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

¹ Art. 1º, § 5º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

² Art. 113º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

³ Art. 5º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Estrutura do Sistema Nacional de Trânsito – SNT.



Figura 5 - Estrutura do Sistema Nacional de Trânsito – SNT.

4.3.2. Os Objetivos Básicos do Sistema Nacional de Trânsito São¹ :

I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e a educação para o trânsito, e fiscalizar o seu cumprimento;

II – Fixar, através de normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III – estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

4.3.3. Como se Compõe o Sistema Nacional de Trânsito.

O Sistema Nacional de Trânsito é composto pelos seguintes órgãos e entidades²:

I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II – os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN – e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE – órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios (DENATRAN e DETRAN);

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios (Departamento Nacional De Infra-estrutura de Transportes e DER);

V – a Polícia Rodoviária Federal;

VI – as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

¹ Art.6 da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997.

² Art. 7 da Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997.

VII – as Juntas Administrativas de Recursos e Infrações (JARI).

A coordenação máxima do SNT é feita pelo Ministério das Cidades, por determinação do Presidente da República, e a ele estará vinculado o CONTRAN¹.

4.4. O CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito² [9].

4.4.1. O Que é, Sua Origem e Composição.

No Brasil, o CONTRAN, com sede no Distrito Federal, é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito – SNT. Foi instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 e de acordo com o Artigo 3 do Decreto N° 4.711, de 23 de maio de 2003³, tendo a seguinte composição⁴:

- Presidência – Titular do DENATRAN;

- Representantes e seus respectivos suplentes dos seguintes Ministérios:

I – Ministério das Cidades;

II – Ministério da Ciência e Tecnologia;

III – Ministério da Educação;

IV – Ministério da Defesa;

V – Ministério do Meio Ambiente;

VI – Ministério dos Transportes;

¹ Art. 9º da Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997 e Art. 1º do Decreto N° 4711, de 29 de maio de 2003.

² De acordo com o Art. 4º do Decreto 4.711, de 29 de maio de 2003, o CONTRAN regulará seu funcionamento através de regimento interno o qual não foi alterado até a conclusão deste trabalho ficando aqui então considerado o Regimento Interno do CONTRAN de 20 de janeiro de 1998 publicado no D.O.U em 26 de janeiro de 1998.

³ O Art. 6 do Decreto 4711, de 29 de maio de 2003, revogou o Decreto n° 2.327, de 29 de maio de 2003, o qual inicialmente compôs o CONTRAN juntamente com a Lei N° Lei N° 9.503, de 23 de setembro de 1997.

⁴ Art.10 da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997, Art 1º e 2º do Regimento Interno do CONTRAN, Portaria N° 207, de 26 de maio de 2004.

VII – Ministério da Saúde.

A suplência dos ministérios civis é feita pelos seus respectivos Secretários Executivos e no caso do Ministério do Exército, pelo seu Secretário-Geral^{1,2}.

Um Comitê Executivo integrado pelos Secretários Executivos dos Ministérios Cíveis, mencionados no parágrafo anterior, e pelo Secretário-Geral do Ministério do Exército funcionará junto ao CONTRAN³, sendo que cada Secretário designará seu respectivo suplente⁴. O suplente do representante do Ministério da Justiça será o Diretor do DENATRAN⁵, órgão máximo executivo de trânsito da União pertencente à Secretaria Executiva do Ministério da Justiça⁶.

Veja Figura 6 – Estrutura do CONTRAN conforme Decreto N° 4.711, de 29 de maio de 2003.

Vinculadas ao CONTRAN funcionam as Câmaras Temáticas que serão detalhas a seguir e separadamente.

4.4.2. As Competências e Atribuições na Estrutura do CONTRAN.

4.4.2.1. Do CONTRAN⁷ (somente as competências e atribuições dentro do escopo deste trabalho).

I - estabelecer as normas regulamentares referidas no Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do SNT, objetivando a integração de suas atividades;

IV – criar Câmaras Temáticas;

¹ Paragr. único do Regimento Interno do CONTRAN.

² O Parágrafo Único Decreto N° 4.711, de 29 de maio de 2003, somente menciona que cada membro terá um suplente, sem fazer maiores detalhamentos.

³ Art. 3° do Regimento Interno do CONTRAN.

⁴ Art. 3° do Regimento Interno do CONTRAN.

⁵ Art. 3°, § 2° do Regimento Interno do CONTRAN.

⁶ Art. 21° do Regimento Interno do CONTRAN.

⁷ Art. 12° da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997.

VII – zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas no Código e nas resoluções complementares;

IX – responder às consultas que lhe forem formuladas relativas a aplicação da legislação de trânsito.

Veja Figura 8 - Processo de Elaboração de Regulamentação no Brasil.

4.4.2.2. Do Presidente¹.

I – convocar as reuniões ordinárias e extraordinárias, abrir as reuniões e dirigir os trabalhos, observadas as disposições do regimento interno;

II – propor a pauta dos assuntos a serem discutidos em cada reunião;

III – aprovar a inclusão de assuntos extrapauta, quando revestidos de caráter de urgência e relevância;

IV – conceder vistas a assuntos constantes da pauta ou extrapauta, durante as reuniões do Conselho;

V – baixar atos administrativos de caráter normativo;

VI – representar o CONTRAN nos atos que se fizerem necessários;

VII – assinar as atas das reuniões, as decisões e as resoluções do Colegiado;

VIII – convidar para participar das reuniões do Conselho, sem direito a voto, outras autoridades, assim como representantes de entidades públicas ou privadas;

IX – deliberar, ‘ad referendum’ do colegiado, nos casos de urgência e de relevante interesse público;

X – determinar a instauração de inquéritos administrativos;

¹ Art. 6º do Regimento Interno do CONTRAN.

XI - convocar reuniões extraordinárias do Comitê Executivo e das Câmaras Temáticas, por iniciativa própria ou por solicitação dos demais membros do CONTRAN;

XII – ratificar os nomes dos membros das Câmaras Temáticas após a aprovação do Conselho.

4.4.2.3. Do Conselho¹.

I – estabelecer normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II – integrar os órgãos dos SNT;

III – criar Câmaras Temáticas;

IV – estabelecer o seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN's do CETRANDIFE;

V – estabelecer as diretrizes de regimento das Juntas Administrativas de Recursos de Infração – JARI;

VI – zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas no Código de Trânsito Brasileiro e nas Resoluções complementares;

VII - Estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e compensação das multas por infrações cometidas em Unidades da Federação;

VIII – responder as consultas que lhe forem formuladas relativas à aplicação da legislação de trânsito;

IX – normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores e registro e licenciamento de veículos;

¹ Art. 5º do Regimento Interno do CONTRAN.

X – Aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XI – apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma do Código de Trânsito Brasileiro;

XII – avocar, para análise e soluções processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;

XIII – dirimir conflitos sobre circulação e competência de trânsito no âmbito da União, dos estados e do Distrito Federal;

XIV – aprovar as normas e requisitos de segurança veicular mediante aprovação de proposta do órgão máximo executivo de trânsito da União.

4.4.2.4. Dos Conselheiros¹.

I – participar das reuniões e delibera sobre as matérias tratadas;

II – solicitar vistas de assunto constante da pauta ou apresentado extrapauta;

III – aprovar a pauta das reuniões proposta pelo Presidente;

IV – apresentar proposições para a melhoria do trânsito;

Propor e requerer esclarecimentos que lhes forem úteis para melhor apreciação das matérias;

V – abster-se na votação de qualquer assunto.

4.4.2.5. Do Comitê Executivo².

I – examinar, previamente, as propostas de resoluções e diretrizes da Política Nacional de Trânsito a serem submetidas ao CONTRAN;

¹ Art. 7º do Regimento Interno do CONTRAN.

² Art. 8º do Regimento Interno do CONTRAN.

II – relatar os processos em plenário e auxiliar o CONTRAN no desempenho de suas competências legais;

III – constituir subcomissões encarregadas de examinar recursos interpostos contra decisões de estâncias inferiores ao CONTRAN, bem assim de processos sobre conflitos de competência e circunscrição entre órgãos de trânsito.

4.4.2.6. Dos serviços de Secretaria Executiva.

O DENATRAN da Secretaria Executiva do Ministério da Justiça, como órgão máximo executivo do trânsito da União exerce e assegura a Secretaria Executiva do CONTRAN¹, cujos serviços de secretaria são²:

I – organizar a pauta de reuniões do Colegiado;

II – comunicar aos conselheiros a data, a hora e o local das reuniões ordinárias ou convocação para as reuniões extraordinárias;

III – enviar aos Conselheiros e demais participantes das reuniões, imediatamente após a sua definição, a pauta de cada reunião e cópia dos assuntos nela incluídos, conferindo-lhe tratamento confidencial;

IV – prover os serviços de secretaria nas reuniões do Conselho, elaborando inclusive as respectivas atas;

V – manter arquivo e ementário de assuntos de interesse do CONTRAN, bem como as decisões adotadas em suas reuniões;

VI – prover os serviços de secretaria e apoio administrativo ao Comitê Executivo e às Câmaras Temáticas;

VII – encaminhar às Câmaras Temáticas e mesmo ao Comitê Executivo, minutas de propostas a serem posteriormente submetidas à decisão do CONTRAN;

¹ Art. 10º do Regimento Interno do CONTRAN.

² Art. 11º do Regimento Interno do CONTRAN.

VIII – encaminhar ao Presidente do CONTRAN os expedientes recebidos, devidamente instruídos;

IX – encaminhar aos conselheiros cópia das atas e das resoluções baixadas pelo CONTRAN, após publicação no Diário Oficial da União;

X – encaminhar as Câmaras Temáticas os assuntos que lhes forem destinados;

XI - Responder aos interessados sobre as deliberações e decisões do colegiado.

4.4.2.7. Como Funcionam as Reuniões.

As reuniões do CONTRAN acontecem ordinariamente a cada três meses e extraordinariamente por convocação do Presidente ou decisão de um terço dos membros¹, sendo que a data, local e horário da reunião são determinados pelo Presidente do Conselho².

Os trabalhos seguem a seguinte ordem nas reuniões³:

I – abertura da reunião;

II – apreciação e aprovação da ata anterior;

III - assuntos de ordem geral;

IV - discussão e votação dos assuntos incluídos em pauta;

V – discussão e votação dos assuntos extrapauta;

Finalmente, todos os assuntos são registrados em atas assinadas pelo Presidente e Secretário Executivo do CONTRAN para posterior publicação no Diário Oficial da União⁴.

¹ Art. 12º do Regimento Interno do CONTRAN.

² Art. 13º do Regimento Interno do CONTRAN.

³ Art. 14º do Regimento Interno do CONTRAN.

⁴ Art. 15º do Regimento Interno do CONTRAN.

4.4.2.8. Como são as Votações e Tomadas de Decisões.

As decisões do CONTRAN são tomadas por maioria simples de votos¹.

O Presidente do CONTRAN tem direito ao voto nominal e de qualidade².

Os atos do CONTRAN poderão ser revistos, em qualquer tempo, por indicação do Presidente ou de qualquer Conselheiro, desde que o pedido de revisão seja deferido pelo plenário por maioria de votos dos Conselheiros presentes³.

As decisões de natureza normativa serão divulgadas mediante resoluções assinadas pelo presidente do CONTRAN⁴.

4.4.3. O Cidadão e o CONTRAN.

O CONTRAN considera importante a participação direta do cidadão em suas atividades e para tanto especifica que *“todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do SNT, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código”*⁵. Em contrapartida, *“Os órgãos ou entidades pertencentes ao SNT tem o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá”*⁶.

4.4.4. O CONTRAN e a Segurança Veicular e o CONAMA e o Controle de Emissões de Gases Poluentes e Ruídos.

O foco da segurança veicular no CONTRAN⁷ é muito pequeno em relação a toda a sua legislação, sendo que esta é muito mais focada no trânsito propriamente dito

¹ Art. 16º do Regimento Interno do CONTRAN.

² Art. 17º do Regimento Interno do CONTRAN.

³ Art. 18º do Regimento Interno do CONTRAN.

⁴ Art. 19º do Regimento Interno do CONTRAN.

⁵ Art. 72º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

⁶ Art. 73º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

⁷ Art 103º ao 113º da Lei Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

e não em características que possam afetar o projeto, fabricação e comercialização dos veículos no território nacional, dando assim um tratamento genérico e superficial, iniciando a parte de legislação vinculada à segurança veicular estabelecendo que: *“o veículo só pode transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN”*¹.

Tendo um sistema de controle da conformidade dos veículos aos requisitos legais baseado na autocertificação dos fabricantes, especifica que *“Os fabricantes, importadores, montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Auto Motores –, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN”*, sendo que *“O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, para isto, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular”*².

Certamente, por resultado das pressões mundiais de movimentos ecológicos, o CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente - mostra-se mais avançado na área de controle de emissões de gases poluentes e de ruído do que o CONTRAN na área segurança veicular propriamente dita, quando ambos são comparados aos seus similares em países desenvolvidos e ficam assim divididas as suas responsabilidades: *“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 a emissão de gases poluentes e ruído”* e estabelece as seguinte medida punitiva para a não conformidade: *“Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruídos”*³.

¹ Art 103º da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997 e Resolução 77/88 de 19 de Novembro de 1998.

² Art. 103º, § 2º da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997.

³ Art.104º, § 5º da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997.

4.5. As Câmaras Temáticas [10].

4.5.1. O que são, sua Organização e Finalidade.

As Câmaras Temáticas são órgãos de caráter técnico, criadas pelo CONTRAN e a ele vinculadas¹. São formadas por especialistas representantes de órgãos e entidades executivas da União, Estados, Distrito Federal e municípios integrantes do SNT em igual número e representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito².

Veja Figura 7 – Organização das Câmaras Temáticas do CONTRAN.

A finalidade das Câmaras Temáticas é estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para tomada de decisões do CONTRAN³.

Cada Câmara Temática tem treze titulares e seus respectivos suplentes⁴, na qualidade de pessoa jurídica, que são pessoas indicadas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União e nomeadas pelo Ministro das Cidades⁵. Estes membros devem atender aos requisitos do regimento interno das Câmaras Temáticas⁶.

O mandato de um membro é de, um ano, sendo admitidas a reconduções⁷.

Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos seus respectivos membros⁸.

¹ Art.12, IV da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997, Art. 9° Regimento Interno do CONTRAN e Capítulo I, Arts. 1° e 3° do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Art . 13° da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997 e Capítulo I, Art. 4° do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo I, Art. 1° do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Capítulo I, Art. 4° do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁵ Capítulo I, Paragr. Único do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁶ Art. 13, § 2° e 3° da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997 e Capítulo I, Paragr. Único do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁷ Capítulo I, Art. 5° do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁸ Capítulo II, Seção III, Art. 9° do Regimento Interno das Câmaras Temáticas, § 3° da Lei N° 9.503 de 23 de setembro de 1997.

Estrutura do CONTRAN Conforme Decreto N° 4.711, de 29 de maio de 2003.

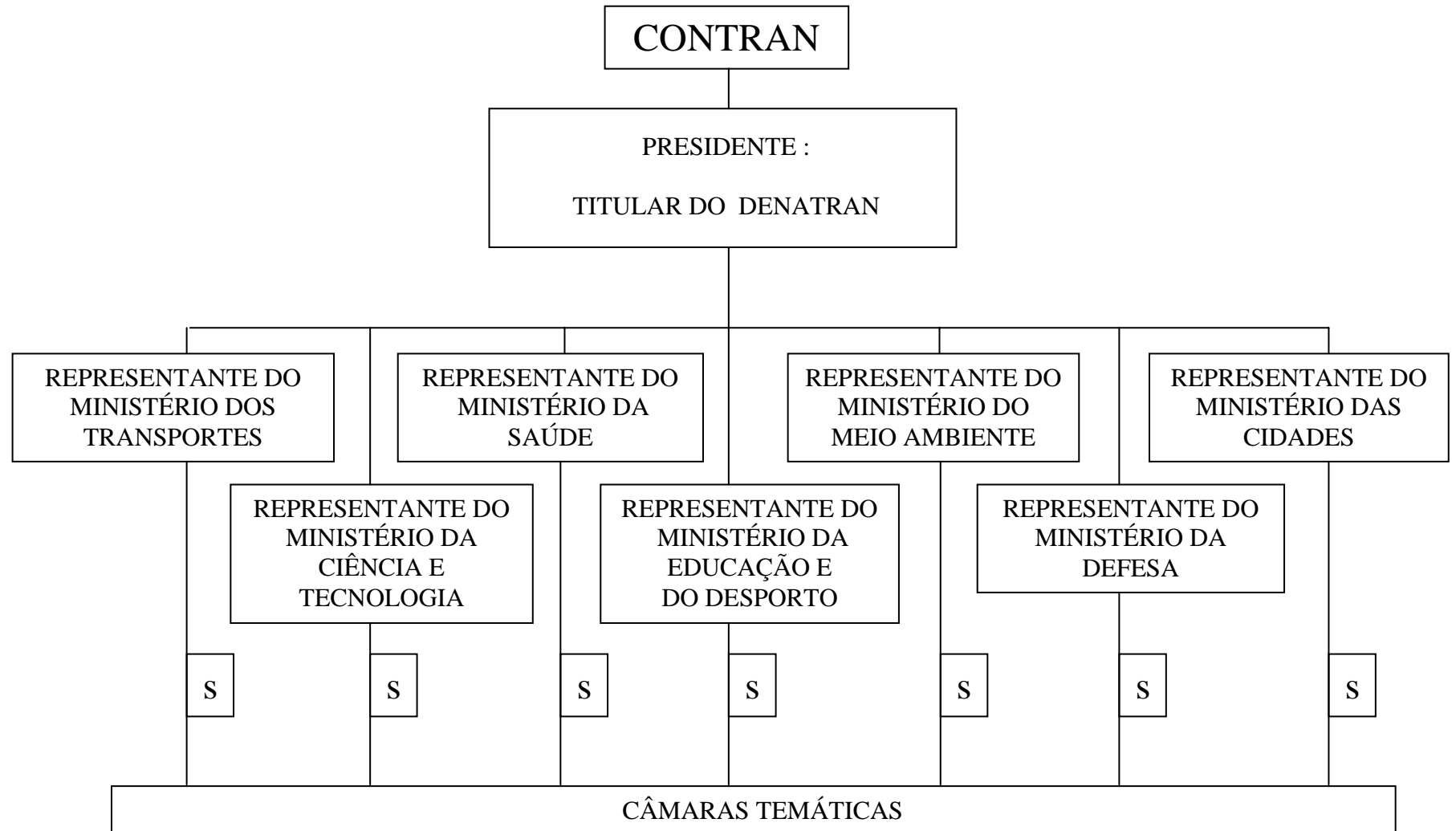


Figura 6 – Estrutura do CONTRAN conforme Decreto N° 4.711, de 29 de maio de 2003.

S = SUPLENTE

Organização das Câmaras Temáticas do CONTRAN.

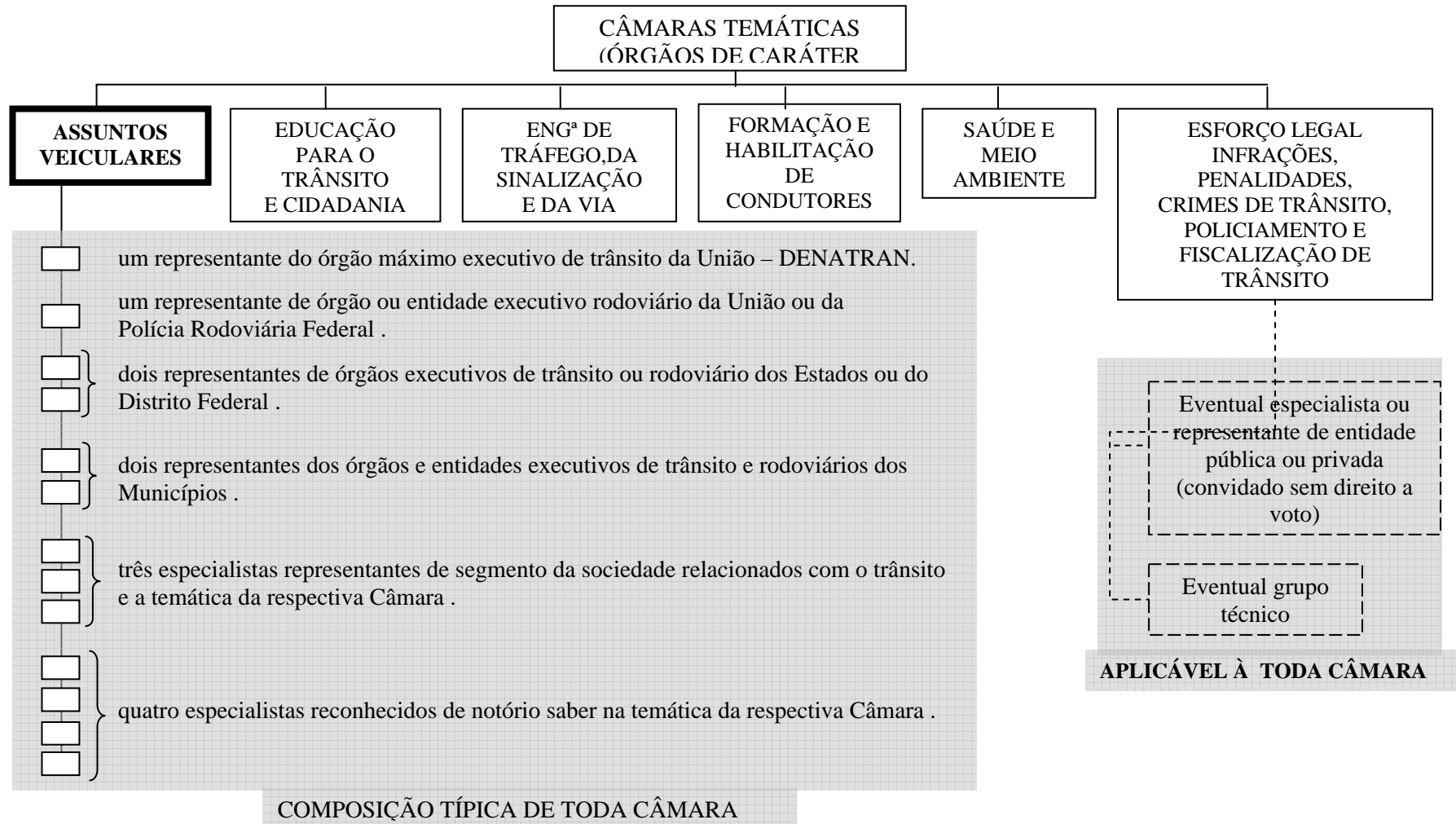


Figura 7 – Organização das Câmaras Temáticas do CONTRAN.

PROCESSO DE ELABORAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO NO BRASIL

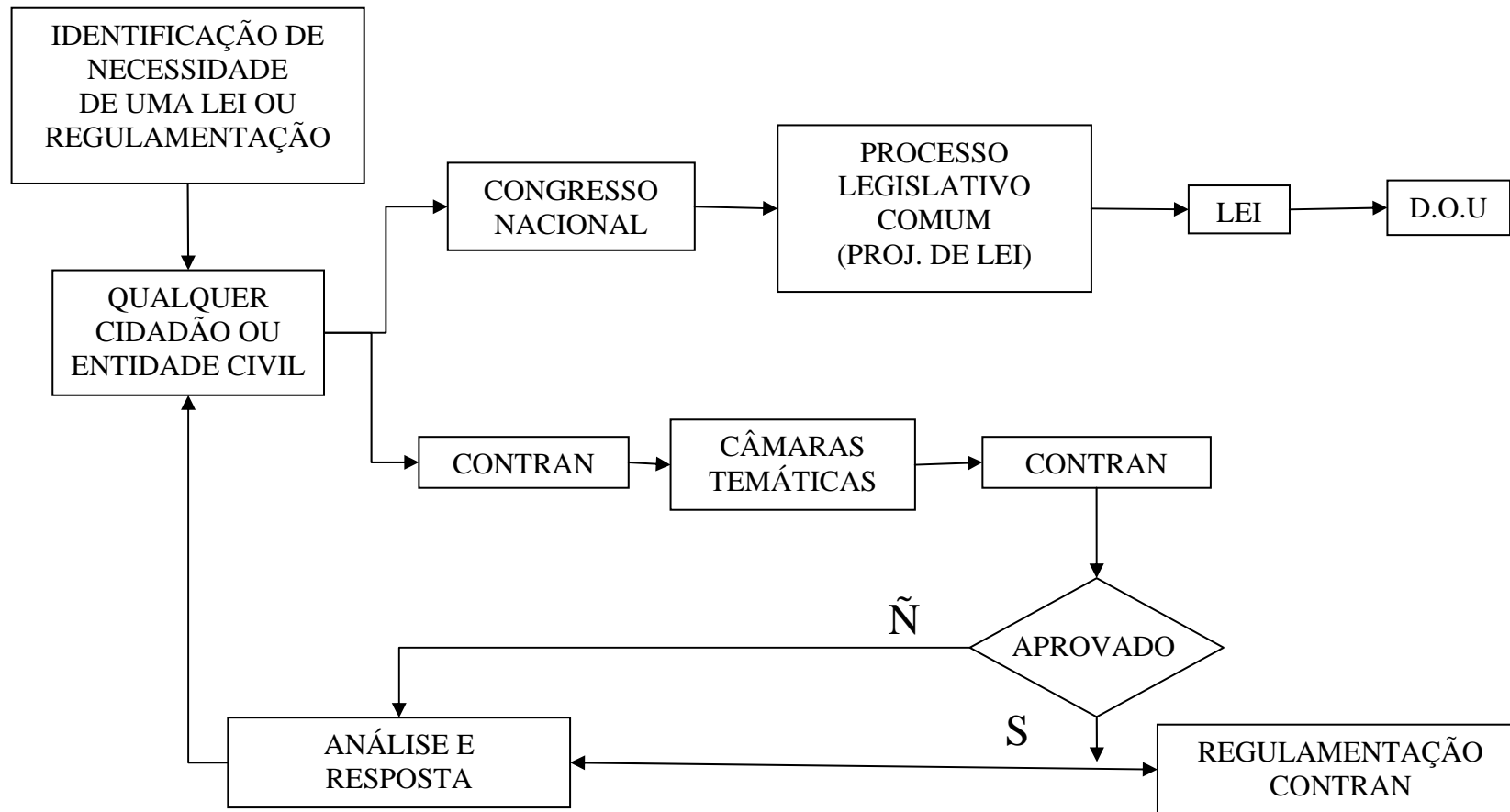


Figura 8. Processo de Elaboração de Regulamentação no Brasil.

4.5.2. Os Treze Membros das Câmaras Temáticas têm as Seguintes Funções e Qualidades³:

I – um representante do órgão máximo executivo de trânsito da União;

II – um representante de órgão ou entidade executivo rodoviário da União ou da Polícia Rodoviária Federal;

III – dois representantes de órgãos executivos de trânsito ou rodoviário dos Estados ou do Distrito Federal;

IV – dois representantes dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários dos Municípios;

V – três especialistas representantes de segmento da sociedade relacionados com o trânsito e a temática da respectiva Câmara;

VI – quatro especialistas reconhecidos de notório saber na temática da respectiva Câmara.

No caso da ausência do titular, a representação é dada pelo seu suplente, que tem direito a voto¹, e havendo falta a duas reuniões consecutivas ou três intercaladas ocorre à perda do mandato e há a substituição do titular².

Na ocorrência, por qualquer motivo, da vacância do titular da representação, seu suplente assume a condição de titular até o término do mandato em curso, devendo ser providenciada a nomeação de um novo suplente por igual período³

A comprovação de ato de improbidade contra a fé pública faz com que o CONTRAN determine a imediata substituição do membro da Câmara⁴.

¹ Capítulo I, Art. 4º, § 1º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Capítulo I, Art. 4º, § 2º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo I, Art. 5º, § 2º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Capítulo I, Art. 5º, § 1º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

De acordo com as necessidades e conveniências da época o CONTRAN pode criar ou extinguir Câmaras Temáticas¹ e são atualmente, ao todo, seis Câmaras², a saber:

I – de Assuntos Veiculares;

II – de Educação para o Trânsito e Cidadania;

III – de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via;

IV – de Esforço Legal: infrações, penalidades, crimes de trânsito, policiamento e fiscalização de trânsito,

V – de Formação e Habilitação de Condutores;

VI – de Saúde e Meio Ambiente no Trânsito;

4.5.3. A Competência e Atribuições de uma Câmara Temática³:

I – desenvolver estudos sobre os temas previamente e identificados pelo órgão máximo executivo da União - SNT;

II – Propor ao órgão máximo executivo da união, a criação de grupos técnicos para fornecer subsídios aos estudos promovidos pela Câmara;

III – opinar sobre temas afetos à Câmara; sempre que solicitado pelo CONTRAN, por meio do órgão máximo executivo de trânsito da União.

4.5.4. A Competência e Atribuições do Coordenador de uma Câmara Temática⁴:

I – abrir e encerrar as reuniões e dirigir os trabalhos, observadas as disposições do regimento interno;

II – solicitar e conceder vistas dos assuntos constantes da pauta;

¹ Capítulo I, Paragr. Único do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Capítulo I, Art. 4 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo II, Seção I, Art. 7º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Capítulo II, seção II, Art. 8º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

III – assinar as súmulas das reuniões e o encaminhamento dos expedientes e pareceres do Colegiado;

IV – designar relator para expediente e processos;

V – convidar, por meio da Assistência Técnica-Administrativa ao CONTRAN, Câmaras Temáticas e Fórum Consultivo, a participar das reuniões da Câmara, quando entender necessário e sem direito a voto, outros especialistas, bem como representantes de entidades públicas e privadas;

VI – autorizar ouvinte a se manifestar;

VII – convocar reunião extraordinária, desde que por motivo justificado e de forma que os demais membros sejam convocados com a maior antecedência possível;

VIII – representar ou designar representante da Câmara nos atos em que se fizerem necessários, comunicando aos demais membros.

4.5.5. A Competência e Atribuições dos Membros Integrantes de uma Câmara Temática ¹:

I – participar das reuniões e deliberar sobre os assuntos tratados;

II – Propor e requerer esclarecimentos que lhe forem úteis à melhor apreciação das matérias tratadas;

III – eleger dentro da Câmara, o Coordenador;

IV – compor comissões especiais ou grupos da Câmara;

V – quando solicitado pelo coordenador, relatar processos elaborando pareceres;

VI – solicitar vistas aos expedientes e processos constantes da pauta.

¹ Capítulo II, Seção III, Art. 9º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

Na ausência do Coordenador, este é substituído pelo seu suplente, e na falta deste, pelo titular presente¹.

4.5.6. O Funcionamento de uma Reunião de uma Câmara Temática:

Uma Câmara Temática realiza suas reuniões de acordo com calendário pré-estabelecido e aprovado ou extraordinariamente, por convocação², sendo que uma reunião somente será instalada com o “quorum” mínimo de oito membros³ e na eventualidade do não alcance do “quorum” mínimo, este será registrado em súmula assim como o nome dos membros faltantes⁴. Aos ausentes serão atribuídas falta mesmo que a reunião não se realize por falta de “quorum”⁵.

Estando presente o titular da representação, seu suplente poderá participar da reunião sem direito a voto, podendo manifestar-se até o encaminhamento do assunto para a deliberação⁶. A convocação do suplente no caso de impedimento do titular é automática, devendo o mesmo ser avisado com a devida antecedência pelo titular⁷.

As Câmaras Temáticas poderão realizar reuniões em que estejam reunidas todas ou mais que um membro para intercambiar informações sobre assuntos de suas respectivas áreas⁸.

A ordem dos trabalhos durante as reuniões⁹ é a seguinte:

I – abertura da reunião;

II - leitura e aprovação de súmula da reunião anterior;

III – apreciação dos novos assuntos constantes da pauta e sua distribuição para a relatoria, quando for o caso;

¹ Capítulo II, Seção II, Paragr. Único do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Capítulo III, Seção I, Art. 10 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo III, Seção I, Art. 10, § 1º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Capítulo III, Seção I, Art. 10, § 2º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁵ Capítulo III, Seção I, Art. 10, § 3º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁶ Capítulo III, Seção I, Art. 11 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁷ Capítulo III, Seção I, Art. 14 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁸ Capítulo III, Seção I, Art. 15 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁹ Capítulo III, Seção I, Art. 12 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

IV – apresentação, discussão e votação de pareceres de processos e expedientes constantes na pauta;

O conteúdo das reuniões é registrado em súmulas, assinadas pelo Coordenador e pelos membros da Câmara e, após aprovação, conservadas no arquivo da assistência Técnica-Administrativa ao CONTRAN, Câmaras Temáticas e Fórum Consultivo do órgão máximo executivo de trânsito da União¹.

4.5.7. Como são as Votações e Tomadas de Decisões de uma Câmara Temática.

As decisões de uma Câmara Temática são tomadas por maioria simples de votos², sendo que o seu coordenador tem direito a voto nominal e de qualidade³.

Um voto vencido será consignado na súmula e o membro da Câmara que o tiver proferido poderá justificá-lo resumidamente para tomada a termo, ou juntar, antes da aprovação da respectiva súmula da reunião, as suas razões, passando a fazer parte dela como se ali transcritas estivessem⁴.

Finalmente, a decisão da Câmara é divulgada sob forma de parecer cronologicamente numerado, datado e assinado pelo Coordenador⁵.

4.5.7.1 Da Relatoria e do Pedido de Vistas de uma Câmara Temática.

O relator designado pelo Coordenador deve apresentar seu parecer na reunião seguinte, sendo permitida a prorrogação por mais uma reunião, desde que justificada⁶, devendo este parecer ser encaminhado à Assistência Técnica-Administrativa do CONTRAN, Câmaras Temáticas e Fórum Consultivo do SNT , em meio digital, cinco

¹ Capítulo III, Seção I, Art. 13º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Capítulo III, Seção III, Art. 18º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo III, Seção III, Art. 19º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Capítulo III, Seção III, Art. 20º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁵ Capítulo III, Seção III, Paragr. Único do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁶ Capítulo III, Seção II, Art. 16º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

dias úteis antes da reunião¹ e após a apresentação do parecer do relator, é facultado o pedido de vistas, com devolução na reunião seguinte².

Após a devolução do primeiro pedido de vistas, havendo interesse em algum membro solicitar novo pedido, o mesmo será concedido simultaneamente a todos os demais membros da Câmara para decisão na reunião seguinte³. De posse do parecer o mesmo é encaminhado à Assistência Técnica-Administrativa do CONTRAN, Câmaras Temáticas e Fórum Consultivo do SNT, em meio digital, cinco dias úteis antes da reunião⁴.

4.5.8. A Interação entre o SNT, CONTRAN e as Câmaras Temáticas.

Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União – SNT – por meio de sua assistência Técnica-Administrativa ao CONTRAN, Câmara Temáticas e Fórum Consultivo⁵:

I – recepcionar a documentação e as solicitações de estudo dirigidas às Câmaras Temáticas;

II – relacionar e priorizar os temas a serem abordados pelas Câmaras Temáticas;

III – assegurar o apoio logístico necessário ao pleno funcionamento das câmaras Temáticas;

IV – encaminhar as solicitações das Câmaras Temáticas às demais unidades do SNT e a órgãos e entidades a ele externas;

V – encaminhar ao CONTRAN os pareceres analisados, acompanhados ou não de minutas, textos, sugestões ou estudos das Câmaras Temáticas;

¹ Capítulo III, Seção II, Paragr. Único do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Capítulo III, Seção II, Art. 17º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo III, Seção II, Art. 17º, § 1º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Capítulo III, Seção II, Art. 17º, § 2º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁵ Capítulo I, Art. 6º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

VI – encaminhar aos membros das Câmaras Temáticas a convocação e respectiva pauta das reuniões, bem como as suas súmulas;

VII – manter arquivo e ementário dos assuntos relacionados as Câmaras Temáticas;

VIII – estabelecer em conjunto com o coordenador de cada Câmara Temáticas calendário das reuniões ordinárias;

IX – receber de cada coordenador de cada Câmara Temática a relação de convidados para as reuniões, encaminhando os convites;

X – cadastrar os interessados em participar das reuniões como ouvintes, autorizando a participação de acordo com as restrições do espaço físico.

4.5.9. Disposições Finais das Câmaras Temáticas.

Somente o CONTRAN pode alterar o Regimento Interno das Câmaras Temáticas¹, e os serviços prestados a estas são considerados, para todos os efeitos, como de interesse público e relevante valor social².

Os casos omissos e as dúvidas surgidas na aplicação do Regimento Interno são solucionados, por unanimidade, pela própria Câmara Temática, ou em caso de divergência interna, pelo Presidente do CONTRAN³.

4.6. As Ações Regulamentadoras Para o Mercosul e sua Situação.

O Brasil como membro do Mercosul tem suportado a harmonização e a aceitação de regulamentações baseadas nos requisitos de segurança e emissões da Europa⁴, cuja atividade deveria ter sido alcançada em 31 de dezembro de 2002.

¹ Capítulo IV, Art. 21º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

² Capítulo IV, Art. 22º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

³ Capítulo IV, Art. 23º do Regimento Interno das Câmaras Temáticas.

⁴ Acordo Mercosul N° 070/00, Harmonização de Regulamentações técnicas listadas no Anexo II, sobre Política Automotiva.

Este Acordo¹, até 31 de dezembro de 2004, alternativamente aceita regulamentações FMVSS que não conflitem com as regulamentações do Mercosul baseadas nas regulamentações UNECE¹.

Até 31 de dezembro de 2004 os países membros do Mercosul estabelecerão um Acordo para implementação de mútua aceitação e reconhecimento de laboratórios certificados e para homologação oficial e certificação para cada integrante antes de 1 de janeiro de 2006¹.

Explica-se a fragilidade do Mercosul como REIO e conseqüentemente a sua política automotiva dada às variações políticas e econômicas da região.

¹ Acordo Mercosul N° 070/00, Harmonização de Regulamentações técnicas listadas no Anexo II, sobre Política Automotiva.

5. COMENTÁRIO SOBRE AS 3 REGULAMENTAÇÕES APRESENTADAS.

As três regulamentações automotivas aqui focadas foram apresentadas com o objetivo de mostrar suas origens, históricos e processos regulamentadores de forma individual e sem comparações visando eleger a melhor delas por ser a mais ampla, segura, restritiva ou ter o melhor processo regulamentador, para então se fazer à proposta final baseada nestes critérios, mas sim para apontar aquela cujas atividades são direcionadas para a linha mestra deste trabalho que é ter uma regulamentação automotiva globalizada. Porém, é inevitável que algumas diferenças espontaneamente aflorem. Neste prisma, é importante ressaltar o aspecto relativo ao caráter da regulamentação, o qual está intrinsecamente associado à cultura, necessidades sociais, tradição política e história da região ou país onde a regulamentação é desenvolvida ou adotada.

No caso das regulamentações UNECE, o caráter é *“técnico-comercial”*, no caso dos EUA, as regulamentações FMVSS, tem caráter *“técnico-jurídico”* e no Brasil, assumem o caráter *“técnico-legislativo”*. Embora todos estes três caracteres tenham em comum o aspecto técnico e como partes divergentes; comercial, jurídica e legislativa, é altamente relevante que todas convergem para o aspecto segurança ao ser humano e ao meio ambiente.

Considerando todos os fatos acima, é imprudente eleger de forma generalizada esta ou aquela regulamentação como a melhor, mais completa, mais segura, ou mais restritiva, tendo ainda que levar em consideração as demais regulamentações que se espalham pelo globo e que também se encaixam no contexto da cultura, necessidades sociais, tradição política e história da região ou país onde a regulamentação é desenvolvida. Soma-se a isto, conflitos entre elas como direcionamento técnico, métodos de testes, sistemas de adoção, entrada em efeito, comprovações de conformidade, responsabilidade e penalidades devidas a não conformidade.

De forma sumarizada, retomando o aspecto da regulamentação e iniciando uma análise pelas regulamentações UNECE, ficou clara que a motivação *“comercial”* foi quem alavancou a necessidade de uma regulamentação automotiva harmonizada para os

países da Europa no período posterior a Segunda Guerra Mundial que viesse a facilitar o livre trânsito de veículos através das fronteiras, de forma reconhecida e reciprocamente legal entre seus países, auxiliando assim a retomada da reconstrução da Europa devastada.

A preocupação com a emissão de gases provenientes de motores que equipavam os veículos à época foi imediatamente associado às conseqüências fatais do horror das câmaras de gases, usadas para o extermínio maciço humano no período da guerra, também alavancou de forma significativa à necessidade de contenções técnicas para evitar que passiva e lentamente se desse continuidade dos efeitos de uma câmara de gás sobre a população.

Para as regulamentações FMVSS, também é claro o enfoque jurídico que é exercido durante o desenvolvimento de uma regulamentação para que a Agência Reguladora possa revesti-la de pleno caráter democrático, conforme assegura a Constituição Americana, onde todos terão direitos que vão desde apontar a necessidade de desenvolvimento de uma regulamentação, fornecimento e acesso de dados existentes, participação em audiências públicas, questionamento formais com respostas também formais, apresentação e reapresentação pela Agência Reguladora da regulamentação em seu atual estágio de desenvolvimento, nas formas de Avisos Preliminares, Avisos de Proposta e Elaboração de Regra, Avisos Suplementares de Proposta de Elaboração de Regra, Regra Final, Revisão Congressional e Revisão Judicial.

Tudo isto é facilmente compreensível quando se conhece o perfil norte-americano de reivindicar direitos e deflagrar batalhas judiciais sem precedentes e culminando em quantias monetárias cada vez mais alarmantes.

No caso do Brasil, onde a indústria automotiva começou a escrever a sua história num passado mais recente, a forma e seqüência dos acontecimentos testemunham o caráter “*legislativo*” que caracteriza a regulamentação automotiva no país. Isto não se caracteriza como um fato isolado, mas sim completamente alinhado com a formação pluralista do povo, sua cultura, indústria, leis e até atitude perante elas.

6. A VISÃO GLOBALIZADA.

6.1. Introdução.

A globalização reduziu o tamanho do mundo. As distâncias de ontem, obviamente se mantêm; porém, estão virtualmente menores. É preciso quase que ser onipresente, principalmente no tocante aos ambientes industrial, tecnológico, comercial, político, social e até religioso. Agrava-se a complexidade do entendimento da globalização quando os ambientes acima citados interagem entre si gerando cenários que favorecem ou se opõem ao curso natural da globalização.

É uma necessidade básica estar atualizado, e até antecipar-se, quanto à modernidade dos itens que são relativos à formação de um novo e determinado cenário do mundo globalizado.

Esses cenários são sempre liderados por ‘interesses’ de um dos ambientes específicos. Cabe aqui esclarecer que a palavra ‘interesse’, acima citada, assume dois enfoques diferentes que são: ‘interesse em adquirir’ ou ‘interesse em promover’ resultados oriundos dos cenários criados e que estão envolvidos na globalização.

Com o objetivo de exemplificar interesse abrangendo os ambientes industrial, tecnológico e comercial causado pela globalização, pode-se citar a febre em absorver as técnicas de administração de produção e processos japoneses ocorrida na década de 90. O comprovado sucesso destas técnicas criaram o ‘interesse em adquiri-las’ e assim foram espalhadas e absorvidas pelo globo, tornando os ambientes fabris cada vez mais padronizados em termos de processos, sistemas e até linguagem pelo extenso uso de estrangeirismos, como “*Kanban*”, “*Kaizen*”, etc.

No aspecto político, o exemplo de cenário mais significativo foi à queda do comunismo no leste europeu, que por sua vez gerou outros diversos cenários.

No cenário da queda do comunismo, esteve associado o ‘interesse em adquirir’ as práticas e efeitos da porção capitalista do mundo que se apresentava como política

vencedora no âmbito econômico, social e comercial, a despeito das porções comunistas remanescentes pelo globo, ainda geradoras de intermináveis discussões ideológicas.

Efeito oposto ou até colateral do cenário da queda do comunismo no leste europeu foi o cenário das guerras que lá foram deflagradas entre países, religiões e etnias que até então eram contidas e até desconhecidas pelo resto do mundo, demonstrando então o “interesse em promover” interesses econômicos, ideologias, genofobia e religião.

Adicionalmente, pode-se citar o cenário do conflito étnico-religioso no oriente médio que remonta a origem do homem moderno e mais recentemente se transformou em conflito político entre alguns países de lá com o resto do mundo onde a contraposição entre os ‘interesses em adquirir ou promover’ alimenta guerras existentes e gera novas. Neste cenário, um segundo cenário, criado pelo terrorismo internacional tornou-se lugar comum no mundo globalizado.

A globalização exige que as informações sejam passadas, analisadas e retornarem instantaneamente. Algumas situações exigem que informações, fatos e cenários sejam analisados e discutidos simultaneamente entre grupos que se situam em lados opostos do globo para que decisões sejam tomadas de forma consensual e as ações decorrentes dessas decisões sejam implementadas imediata e simultaneamente. Não há tempo a perder. O uso da Internet e teleconferências são as ferramentas mais importantes no atendimento a essa necessidade. A surpreendente expansão da Internet e teleconferências endossam as suas eficiências e eficácias.

A globalização exige e força para que os lugares sejam cada vez mais iguais para que não se sintam as distâncias e as diferenças quanto a usos e costumes, ora ocultando, ora sufocando e ora agravando problemas peculiares e localizados como os descritos acima.

A globalização também exige, força e facilita para que as necessidades sejam as mesmas ao redor do mundo, para que os produtos sejam os mais padronizados possíveis, pois atenderão a necessidades comuns.

A demanda do mundo globalizado por produtos que supram necessidades comuns e até necessidades propositalmente criadas, é clara devido à velocidade industrial na geração de produtos que cada vez mais incorporam funções de outros produtos, tornando estes últimos obsoletos prematuramente. Exemplos desta velocidade de profusão de produtos são os computadores pessoais de mão – “*handhelds*” – VHS, DVD, programas de computador, sistemas de injeção de combustível em veículos e seus gerenciamentos eletrônicos e mais recentemente, a corrida por combustíveis alternativos ao petróleo e até motores veiculares multi-combustíveis.

A rapidez no aparecimento de produtos com as características acima descritas darão a impressão de que o globo gira mais rapidamente; e, com um dia menor que o outro, mais produtos canibais aparecerão, mais tecnologias assassinas surgirão. Então, a temerosa e incomensurável – e sempre presente nos discursos - necessidade de rápida reação e adaptação determinará ‘os sobreviventes’. As diferenças culturais diminuem e diminuirão mais a cada dia. As diferenças sócio-políticas se aproximam e se comparam, expondo sempre, unilateralmente, convenientes conclusões ideológicas e econômicas relativas à globalização.

Concluir se a globalização é boa ou não, a quem favorece ou prejudica, é uma tarefa muito complexa e não conduzirá a uma conclusão cujo efeito modificará seu curso.

O debate sobre os maus e bons efeitos da globalização é assunto que extrapola a circunscrição deste trabalho o qual trata a globalização como o principal fato para suportar as propostas aqui apresentadas, centradas em observar, analisar e antecipar tendências para tirar proveito da globalização evitando assim, ser vítima dela.

A globalização indiscutivelmente favorecerá aquilo que estiver pronto, o que for mais fácil e rápido de ser feito e refeito, o que tiver o menor custo, o que já é conhecido, o que é mais poderoso e confiável. Portanto, todo e qualquer sistema, negócio, produto, critério ou atitude que possuir uma inércia que se oponha ao descrito acima, e não concluir que é preciso uma imediata mudança de posição frente ao mundo, será anulado

em detrimento de todas as conseqüências que podem se estender na amplitude que vai da nação ao cidadão.

Esta introdução se exime de explicar o fenômeno da globalização e nem carrega uma posição ideológica sobre ela. Somente cria um cenário para sustentar a proposta deste trabalho de uma forma tecnologicamente avançada, economicamente viável e politicamente direcionada aos interesses do desenvolvimento do país e das empresas que atuam no segmento automotivo, o qual é fortemente afetado pela globalização.

6.2. Uma Visão Sobre Potencialidade de Desenvolvimento, Produção e Consumo Automotivo no Mundo.

Indiscutivelmente, o mercado automotivo tem somente três locais de expansão, a saber: América do Sul, Índia e China.

A similaridade entre estes três locais são basicamente três:

1. Suas condições de transição de terceiro mundo para emergente,
2. Potencialmente se colocam como concorrentes no tocante ao recebimento de investimentos estrangeiros,
3. Demanda por veículos e necessidade de renovação da frota em uso.

Convém aqui observar que o termo “demanda por veículos” não significa “mercado comprador”. O primeiro termo expressa uma população sem veículos somente, enquanto que o segundo, significa que o local tem necessidade de veículos e equivalente e disponível poder aquisitivo.

O claro entendimento da diferença destes dois termos, associado a uma análise de qual é o estágio tecnológico do atual parque industrial automotivo instalado em cada um desses locais, coloca a América do Sul em lugar privilegiado para recebimento de investimentos para desenvolvimento e produção de veículos para o mercado local e exportação.

Esta posição privilegiada apóia-se nos recentes sucessos no exercício da capacidade de desenvolver projetos automotivos completos e versões especiais somada à sua cadeia de fornecedores instalada, sendo que alguns já deixaram a condição de somente fabricar conforme o projeto fornecido pela montadora, mas sim participar como “*co-designer*” em componentes e subsistemas [11] e até integradores de subsistemas em condomínios empresariais.

Muitos destes fornecedores, “*co-designers*” e integradores têm a tecnologia e “*know-how*” suportados por seus países de origem que se situam no primeiro mundo ¹, onde já são tradicionais fornecedores das montadoras aqui instaladas.

7. PROPOSTA E SUGESTÃO.

Este trabalho apresenta uma proposta que contém uma alternativa ou variação da mesma. Esta proposta objetiva antecipar um posicionamento moderno do Mercosul e do Brasil no que tange ao cenário mundial, o qual demonstra claras tendências a ações globalizantes no setor.

Adicionalmente, e não menos importante, apresenta uma sugestão de caráter educacional, objetivando introduzir no meio acadêmico o assunto .

7.1. Proposta.

Que o Brasil como membro e líder do Mercosul projete-o como um REIO – “*Regional Economic Integration Organization*”, conforme definido pela ONU, proponha e lidere a sua integração aos membros signatários dos acordos de adoção e recíproca aceitação das regulamentações automotivas harmonizadas, atualmente administradas pelo WP.29 – UNECE (Acordos de 58 e 98).

Alternativa e separadamente do Mercosul, que o Brasil, integre-se aos membros signatários dos acordos de adoção e recíproca aceitação das regulamentações automotivas harmonizadas atualmente administradas pelo WP.29 – UNECE (Acordos de 58 e 98).

É de fundamental importância esclarecer que a proposta aqui apresentada do Brasil e/ou Mercosul serem signatários dos Acordos de 58 e 98 da UNECE, administrados pelo WP.29, não implica no desaparecimento ou anulação dos órgãos regulamentadores nacionais, sua hierarquia seus sistemas de trabalho e entrada em efeito de novas leis e regulamentações, sendo que estes permanecem e devem continuar legislando em necessidades consideradas exclusivas para o país, não necessitando ter um caráter e alinhamento globalizados, principalmente considerando que este trabalho ficou restrito ao âmbito das regulamentações que afetam projeto, fabricação e comercialização de componentes, sistemas, subsistemas e veículos completos tanto para o mercado doméstico com exportação.

7.2. Sugestão.

Que o assunto “Regulamentação Automotiva” passe a integrar os currículos básicos dos cursos de graduação e pós-graduação relativos à área automotiva, na amplitude da sua diversificação pelo mundo, porém focando as mais importantes, da mesma maneira como é aqui apresentada; ou seja, suas origens, históricos, e as suas edificações nos cenários dos seus países ou regiões onde se aplicam, até o entendimento de sua fluidez entre órgãos governamentais e empresas.

7.3. Justificativas e Comentários sobre a Proposta.

A proposta do Brasil liderar o Mercosul como um REIO - “*Regional Economic Integration Organization*”- e propor a sua integração aos membros signatários dos Acordos de 58 e 98 da UNECE , é muito ampla, complexa e ousada, e guardando coerência com a visão globalizante deste trabalho, visa alavancar todo o Mercosul na direção da própria tendência regulamentadora automotiva que aqui se desenhou, além de adicionar forte posição política a UNECE em suas ações globalizantes, por levar para lá a importância do Mercosul no mundo automotivo como um REIO, que não faz parte de países do bloco europeu.

A alternativa do Brasil, separadamente do Mercosul, integrar-se aos países signatários dos Acordos de 58 e 98 da UNECE tem o mesmo contexto da proposta visando o Mercosul, guardadas as devidas proporções por ser uma adesão de um país somente e não uma REIO.

Mantendo a visão globalizante deste trabalho e em linha com a oportunidade que a UNECE oferece a um REIO de tornar-se signatário dos acordos administrados pelo WP.29, pelo fato de que o Brasil e a Argentina como os dois países mais importantes do Mercosul construíram suas regulamentações baseadas nas regulamentações UNECE e que este trabalho tem uma visão globalizante, é que é a significância do Mercosul como signatário dos acordos administrados pelo WP.29, embora se sabe de antemão das dificuldades que esta proposta enfrentará para tornar-se realidade devido à fragilidade do Mercosul como REIO e instabilidades sócio-político-econômicas que caracterizam a

região. Ressalta-se que até mesmo iniciativas internas ao Mercosul tem mostrado não serem passíveis de sustentação por longo tempo, havendo quebra unilateral de acordos seguindo necessidades e até conveniências de seus membros.

Como a regulamentação automotiva ainda é diversificada pelo mundo deve-se adicionar um ponto, de caráter estratégico em comum à proposta aqui apresentada, que é ter as regulamentações FMVSS aceitas opcionalmente as UNECE, independente de conflitos.

Conflitos entre regulamentações não podem ser tratados de forma generalizada e sim com foco “viabilidade técnico-lógica-econômica” projetada sobre o objetivo de segurança do ser humano e ao meio ambiente.

A justificativa para este posicionamento é ter a regulamentação local aberta para eventuais oportunidades de implementação de fábricas ou fabricação de modelos oriundos dos EUA, trazendo consigo, investimentos, empregos, maior oferta de produtos no mercado doméstico, os benefícios da concorrência para os consumidores e ampliação do portfólio doméstico para exportação e atrelado a esta última, todas as conhecidas vantagens econômicas de mercado exportador.

Embora os EUA já tenham se mostrados interessados no óbvio das vantagens de uma regulamentação automotiva global harmonizada por liderar a iniciativa e assinar o Acordo de 1998 da UNECE, já foram mencionados dois pontos importantes neste trabalho que são:

“É imprudente eleger de forma generalizada esta ou aquela regulamentação como a melhor, mais completa, mais segura, ou mais restritiva, tendo ainda que levar em consideração as demais regulamentações que se espalham pelo globo e que também se encaixam no contexto da cultura, necessidades sociais, tradição política e história da região ou país onde a regulamentação é desenvolvida. Soma-se a isto, conflitos entre elas como direcionamento técnico, métodos de testes, sistemas de adoção, entrada em efeito, comprovações de conformidade, responsabilidade e penalidades devidas a não conformidade.”

“... as montadoras sempre tomaram iniciativas em adotar componentes e/ou sistemas com vistas à segurança veicular que não eram requeridas pela legislação brasileira em vigor à época, como Encosto de Cabeça nas posições extremas dos bancos, Barra de Proteção lateral na porta e opcionalmente “Air Bag”, inclusive para passageiro.”

7.4. Motivos que Suportam a Proposta.

Os motivos que suportam as proposta são as vantagens a elas atreladas, a saber:

7.4.1. Quanto ao Acordo de 58:

1. O Comitê Administrativo do Acordo de 1958 é composto por todos os GC's do Acordo. O Comitê Administrativo supervisiona o processo de desenvolvimento e emenda das regulamentações e adota as regulamentações uma vez estejam elas desenvolvidas.

O Brasil e/ou Mercosul na condição de GC seriam beneficiados pela plena participação no processo de desenvolvimento de regulamentações e suas emendas, vivenciando um ambiente de alta tecnologia, intercambio cultural e defendendo suas posições político-econômicas no cenário regulamentador mundial.

2. O Acordo de 1958 procura estabelecer regulamentações para veículos sobre rodas, equipamentos e peças que possam ser adaptados e/ou usados por estes veículos, condições para garantir o Tipo de Aprovação e o seu mútuo reconhecimento para uso pelos GC's que escolheram implementar regulamentações amplamente através de Tipo de Aprovação (TA) – “*Approval Type*”.

A análise que se faz sobre este item é a economia que se obtém ao fabricar um item que já tem o “*Approval Type*” obtido, o que garante a eliminação dos custos resultantes da necessidade de homologação do componente, subsistema ou sistema caso ele já tenha sido obtido pela matriz ou outra planta da mesma empresa pelo mundo.

Soma-se a isto as facilidades e vantagens comerciais de um produto já desenvolvido, homologado e com garantia de aceitação entre os países signatários do Acordo que obriga o mútuo e recíproco reconhecimento de componente, subsistema e sistema com “*Approval Type*” já obtido.

Ressalta-se ainda que o “*Type Approval*” também funciona como um selo de qualidade que adiciona valor ao produto mesmo para aqueles países que não são signatários do Acordo, e por assim ser, o adotam sem restrições, como é o caso do Brasil.

3. O Acordo não impossibilita aqueles países cujas regras e regulamentações são implementadas através de autocertificação (certificação feita pelo próprio fabricante, como requer a FMVSS) de se tornarem GC's, e reconhece a autocertificação como uma alternativa ao TA.

Este item é o endosso à adoção opcional das regulamentações FMVSS as UNECE, pois mostra que a própria UNECE está aberta ao pluralismo econômico e tecnológico, podendo então aceitar, fabricar e comercializar produtos não conforme a UNECE com que tiver este interesse.

4. Um GC que adotou uma regulamentação UNECE anexada ao Acordo tem o direito à obtenção dos Tipos de Aprovação para veículos motores equipamentos e peças cobertas pela regulamentação assim como é requerida a aceitar os Tipos de Aprovação de quaisquer outros GC's que tenham adotado a mesma regulamentação.

Neste caso a ótica é contratual-comercial, pois na eventualidade do Brasil já ser signatário do Acordo de 58 e estar em uma concorrência de exportação de veículos para um país também signatário do Acordo de 58 e o concorrente não o ser, o Brasil poderá reclamar do cumprimento da obrigatoriedade de mútuo reconhecimento e aceitação entre GC's, fato que juridicamente eliminaria o país não signatário da concorrência.

Considerando a situação oposta ao parágrafo anterior, o Brasil poderá ser prejudicado por não ser signatário do Acordo de 58.

5. O Acordo também permite um GC, sob aviso, iniciar a aplicação de uma regulamentação após esta ter sido anexada ao Acordo ou cessar a aplicação de uma regulamentação que tenha estado aplicando. Neste último caso o GC é requerido a notificar o Secretário-Geral das Nações Unidas de sua decisão com um ano de antecedência.

Este aspecto adiciona flexibilidade ao Brasil e/ou Mercosul quanto a selecionar quais são as regulamentações que vigorarão para o mercado doméstico, sendo estas fruto de análises da capacidade tecnológica local, custos envolvidos na obtenção de componentes (fabricação local ou importado), mercado comprador, etc.

6. GC's concedendo TA devem ter a competência técnica para conceder TA e a competência para se assegurar da conformidade do produto. Cada GC aplicando a regulamentação através de TA pode recusar as aprovações caso os requisitos acima mencionados não sejam atingidos.

A oportunidade que acima se desenha é a ampliação da capacidade do Brasil incrementar seu desenvolvimento tecnológico no ramo automotivo por habilitar-se em conceder TA's, contestá-los e recusá-los quando verificar que um deles não satisfaz as condições necessárias de manutenção da obtenção do TA obtido, principalmente quando envolve concorrência.

7.4.2. Quanto ao Acordo de 98:

1. Diferentemente do Acordo de 1958, o Acordo Global de 1998 não contém provisões para o recíproco reconhecimento de aprovações, contudo permitindo a países que não estejam prontos ou não sejam capazes de assumir as obrigações de recíproco reconhecimento engajar no caminho efetivo do desenvolvimento de Regulamentações Técnicas Globais (RTG's) a despeito do tipo de conformidade e procedimento de entrada em efeito daqueles países.

Este item contém a democratização da tecnologia regulamentadora, pois oferece a oportunidade a países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento a participarem das

atividades regulamentadoras globais participando dos debates e assim obtendo conhecimentos da área.

2. O Comitê Executivo do Acordo de 1998 é composto por todos os GC's do Acordo. O Comitê Executivo supervisiona o processo de recomendação, desenvolvimento e emenda de RTG's, adotando-as e emendando regulamentações já desenvolvidas.

Os comentários deste item são idênticos ao item 1 do Acordo de 58.

3. O Acordo explicitamente reconhece a importância de melhorar continuamente e procurar por altos níveis de segurança, proteção ambiental e o direito de autoridades nacionais e subnacionais adotarem e manterem regulamentações que são mais severamente protetoras da saúde e meio-ambiente que aqueles estabelecidos a nível global.

A preocupação com a segurança e proteção ambiental que sustenta os trabalhos regulamentadores do Acordo de 98 é explícito ao reconhecer o direito de autoridades nacionais e subnacionais a adotarem e manterem regulamentações que são mais severamente protetoras da saúde e meio-ambiente que aqueles estabelecidos a nível global, quando a política, economia e tecnologias locais assim o permitirem.

4. O Acordo explicitamente afirma que um dos seus propósitos é assegurar que ações sob o Acordo não promovam ou resultem em uma redução da segurança e proteção ambiental dentro da jurisdição do GC, incluindo a nível subnacional.

Focando a posição oposta ao item 3, aqui se tem a certeza da não redução da segurança e proteção ambiental dentro da jurisdição do GC, incluindo a nível subnacional.

5. Na proporção da sua capacidade em atingir altos níveis de proteção ambiental e segurança veicular, o Acordo também procura promover harmonização global de veículos sobre rodas e regulamentação de motores.

Desnecessário reforçar aqui as vantagens já amplamente discutidas neste trabalho quanto a se ter uma regulamentação automotiva globalizada.

6. O Acordo enfatiza que o desenvolvimento de RTG's será transparente.

O Anexo A do Acordo providencia que o termo "procedimentos transparentes" inclua as oportunidades de vistas e argumentos em:

- a. Reuniões do WP.29 e GR's através de organizações as quais foram garantidas a capacidade consultiva;
 - b. Reuniões de GR's, do Comitê Executivo e pré-reuniões de consulta com representantes de GC's.
7. O processo para desenvolvimento de RTG inclui a revisão técnica de regulamentações existentes dos GC's e das regulamentações UNECE, assim como normas voluntárias internacionais, por exemplo, normas ISO. Se possível, a avaliação comparativa dos benefícios destas regulamentações, também conhecido como avaliação funcional de equivalência, também são revistas.

Se, para o desenvolvimento de uma RTG é levado em conta regulamentações existentes UNECE, endossa o fato de que ser signatário do Acordo de 58 coloca o GC em posição privilegiada nas discussões e ações decorrentes (principalmente econômicas) da adoção da nova RTG baseada numa UNECE do Acordo de 58.

8. O processo para o desenvolvimento de uma nova RTG inclui avaliações técnicas, de viabilidade econômica, dos potenciais benefícios e a efetividade dos custos de requisitos regulamentadores alternativos e métodos de testes pelos quais a conformidade é para ser demonstrada.

Aplica-se neste caso, o mesmo comentário do item 7.

9. Para o estabelecimento de uma nova RTG é mandatório o voto de consenso. Assim, se algum GC votar contra uma RTG recomendada, ela não será estabelecida¹ [5].

¹ Documento ECE/TRANS/132 e Corr.1, Anexo B, Artigo 7, Parágrafo 7.2.

O voto de consenso assegura o caráter democrático e o reveste de claro interesse comum, a despeito de interesses políticos econômicos e tecnológicos de GC's participantes.

10. O estabelecimento de RTG não obriga os GC's a adotarem aquela RTG entre as suas leis e regulamentações. Os GC's detêm o direito da escolha da adoção ou não de qualquer regulamentação técnica sob o Acordo.

Neste aspecto, o GC decide ou não pela adoção de uma RTG entre suas leis e regulamentações, porém pode preparar-se para produzir veículos segundo aquela regulamentação objetivando melhor posicionamento entre potenciais países exportadores.

11. O Acordo permite que uma RTG contenha um nível "global" de severidade para a maioria das GR's e níveis "alternativos" de severidade para países em desenvolvimento.

Neste sentido, todos os países, incluindo os menos desenvolvidos, podem participar no desenvolvimento e adoção de RTG's. É antecipado que um país em desenvolvimento possa desejar por iniciar adotando um dos níveis mais baixos de severidade e mais tarde, sucessivamente, adotar níveis mais altos de severidade.

7.5. Motivos que Suportam a Sugestão.

Os motivos que suportam a proposta sugestão se apóiam em necessidades identificadas no exercício da profissão do autor e vislumbram as vantagens para o país de um melhor preparado e mais moderno profissional na indústria automotiva globalizada.

Essas necessidades são:

1. Trazer para o meio acadêmico um assunto que circula somente nos meios industriais relativos, que é recheado de grande domínio tecnológico, cujo conhecimento é fragmentado devido a sua extensão, complexidade e diversificação.

2. Falta de material bibliográfico, tipo livro texto sobre o assunto, com comentários, explicações e até interpretações, pois se trata em muitos casos, de interpretação de texto de lei causando dúvidas e até interpretações tendenciosas segundo conveniências envolvidas.
3. É mais que necessário e tardio fazer transitar no meio acadêmico opiniões e posicionamentos que tanto afetam a ciência e o mercado automotivos e se estendem à sociedade no que tange as suas relações ativa e passiva com o automóvel nos planos da segurança e meio-ambiente.
4. Fazer com que as universidades desenvolvam capacidade consultiva no assunto de modo a auxiliar as ONG's nos seus posicionamentos no desenvolvimento de RTG's, assim como prover serviços de teste e resultados estatísticos e até obterem credenciamento para emissão de "*Type Approvals*".
5. Desenvolver a capacidade consultiva das universidades em parceria com as empresas do setor automotivo, dando especial atenção à cadeia de suprimentos, tendo em foco dois objetivos, a saber:
 - a. Aproveitar o assunto que hoje é de domínio das montadoras e de grandes fornecedores,
 - b. Iniciar e suportar os menores fornecedores da cadeia de suprimentos no tocante ao assunto regulamentação automotiva, no qual apresentam grande dificuldade de entendimento e acesso.
6. Evitar que empresas de mercado informal, principalmente de acessórios automotivos e adaptadores produzam e comercializem equipamentos que vão contra a legislação em vigor, por desconhecimento de material regulamentador existente.
7. Formar profissionais e disponibilizá-los ao mercado de modo que já sejam iniciados e até mesmo especializados no assunto de regulamentação automotiva.

8. Finalmente, um agrupamento de todos estes aspectos revestidos de um caráter pedagógico e técnico-científico, demanda a criação de uma disciplina universitária urgentemente, pois acelerará as discussões dos posicionamentos científicos, econômicos, políticos e sociais, gerará material para consulta e referência, hoje inexistentes fora do âmbito industrial correlato além de preparar profissionais para formar e suportar opiniões colocando-os no mercado já iniciados ou até especializados no assunto de regulamentação automotiva.

Concluindo e suportando a proposta aqui apresentada, sem necessidade de citar referências, mas sim clamando pelo conhecimento que a humanidade já reuniu e consagrou sobre as vantagens da padronização com a sua facilidade de aplicação em desenvolvimentos, agilidade na tomada de decisão, em alguns casos eliminação do tempo e custo da tomada de decisão, do baixo custo pela popularização e conseqüente universal aceitação, é que são maior apoio para as propostas aqui apresentadas.

8. CONCLUSÃO.

A regulamentação automotiva, no âmbito mundial, é segmentada, pois foca unicamente um país ou região onde ela foi criada. A globalização que acelera o intercâmbio de culturas, necessidades e produtos se depara com o impasse da falta de harmonização e até conflitos entre as diversas regulamentações que se espalham pelo globo, causando problemas que vão desde a tomada de decisão de quais regulamentações um novo projeto de veículo deverá atender, tendo os olhos voltados às oportunidades de exportação, até custos adicionais e perda de vendas durante a conformação de veículos já em produção às exigências regulamentadoras de outros países importadores.

O objetivo deste trabalho foi apresentar as 3 principais regulamentações que afetam o Brasil e Mercosul, descrever suas origens e sistema de elaboração das regulamentações de forma a ter um material de consulta com comentários e análise sobre o assunto que não fosse somente o material de trabalho que circula nas empresas automotivas além do conhecimento individual daqueles que dedicaram suas vidas profissionais a este complexo assunto sem jamais ter ocorrido de registrar, fora do ambiente de trabalho, uma linha sequer do seu conhecimento. Isto faz muita falta.

A dificuldade acima citada de se encontrar material relativo à regulamentação automotiva fora dos meios a ela circunspectos e da sua forma fria do texto de lei foi o que motivou e conseqüentemente ampliou o objetivo deste trabalho quanto à reunião em um só compendio deste material, ainda que restrito somente as 3 regulamentações aqui abordadas.

Finalmente, apresenta uma visão da regulamentação automotiva brasileira frente à globalização resultante de uma análise do atual estágio de desenvolvimento que se encontram as regulamentações automotivas supra citadas, suas influências nos mercados exportadores e importadores, os mercados em expansão tanto quanto consumidores quanto possíveis “*co-designers*” das matrizes, culminando numa proposta de regulamentação automotiva para o Brasil e o Mercosul com uma visão globalizante.

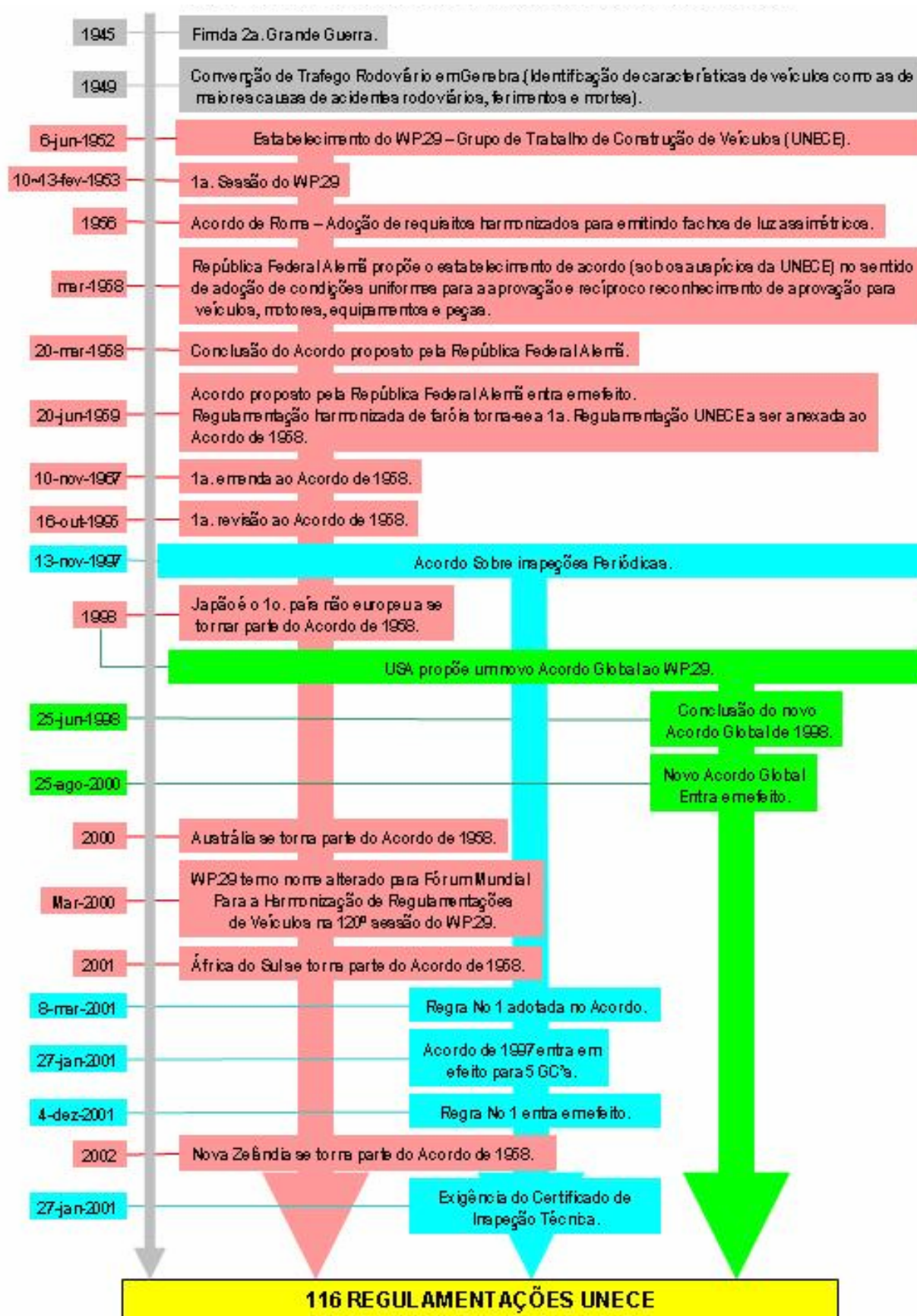
Portanto, juntando-se as situações acima aos aspectos como:

1. O fato das regulamentações UNECE já ter nascido com visão harmonizada favorecendo o conceito e necessidades da globalização que somente apareceria no século seguinte,
2. A padronização é uma ferramenta facilitadora de desenvolvimento de produtos, adequação as necessidades do mercado consumidor levando-se em conta seu custo e benefício, eficiência e eficácia, aumento da segurança do usuário e daqueles que avizinham o uso do produto, proteção ambiental e desenvolvimento tecnológico,
3. Que o excesso de padrões (regulamentações) é pior que a falta deles,
4. O Brasil estar se firmando como exportador no cenário automotivo mundial,
5. O Brasil ter favoráveis condições para recebimento de investimentos internacionais para desenvolvimento de projetos e produção de veículos,
6. A necessidade do conhecimento, domínio e habilidade no tratamento das diversas regulamentações existentes oneram o parque industrial, requerem grupos focados dentro das empresas automotivas para gerenciarem as implicações oriundas das diversas regulamentações que a afetam, além de aumentar o tempo de desenvolvimento de um projeto devido as suas versões, validações e homologação delas,
7. Há a necessidade de uma grande geração de documentação técnica de especificação do produto e burocrática junto aos órgãos regulamentadores,
8. A globalização exige e gera produtos que cada vez mais nivelam usos e costumes pelo mundo,

é que suportam a proposta, a sugestão e a conclusão deste trabalho que tem como núcleo o conceito de *globalização e harmonização de regulamentações automotivas*.

Fica aberto neste trabalho e que seja incentivo a novas pesquisas e análises como as aqui apresentadas, os efeitos da eventualidade de concretização da ALCA – Área de Livre Comércio Das Américas – na regulamentação automotiva no Cone Sul, onde os EUA, como líderes da ALCA possivelmente tenderão à disseminação da regulamentação FMVSS, certamente pela facilidade de exportação de veículos e componentes atualmente em produção nos EUA a despeito de já terem assinado o Acordo de 1998.

Anexo A - Linha do Tempo do WP.29 e seus 3 Acordos.



LISTA DE REFERÊNCIAS

- [1] WORLD FORUM FOR HARMONIZATION OF VEHICLE REGULATIONS (WP.29). How it works: how to join it, Geneve, 2002. **Abstracts**. Disponível em:<<http://www.unece.org/trans/main//welc29.htm>>. Acesso em: 10 fev.2003.
- [2] NAÇÕES UNIDAS. **Terms of reference and rules of procedure of the world forum for harmonization of vehicle regulations (WP.29)**. Doc. TRANS/WP.29/690. Disponível em:<<http://www.unece.org/trans/main//welc29.htm>>. Acesso em: 10 fev.2003.
- [3] _____. **Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions**. (E/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2) Disponível em: <http://www.unece.org/trans/main//welc29.htm>. Acesso em: 10 fev. 2003.
- [4] _____. **Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections done at Vienna on 13 nov. 1997**.(ECE/RCTE/CONF./4). Disponível em:< <http://www.unece.org/trans/main//welc29.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2003.
- [5] _____. **Agreement concerning the establishment of global technical regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles, done at Geneva on 25 June 1998**. (ECE/TRANS/132) Disponível em:< <http://www.unece.org/trans/main//welc29.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2003.
- [6] FEDERAL Register. Disponível em: < <http://access.gpo/nara/#cfr>>. Acesso em: 12 fev. 2003.
- [7] BURGOS , E.; CAMPOS , M. A. Automotive and regulatory trends in Brazil. In: SAE WORLD CONGRESS, Detroit, 2003. **Papers**. Detroit : Society Automotive Engineers, 2003. (SAE paper, 0568).
- [8] LAZZARI, C. F. ; WITTER , I. R. (orgs.). **Nova coletânea de legislação de trânsito**. 19. ed. Porto Alegre: Sagra Luzzato, 2002.

[9] BRASIL. Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito. Ata da 1. Reunião do Comitê Executivo do CONTRAN. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 jan.1998. Seção I.

[10] _____. Ministério das Cidades. Aprovação do regimento interno das câmaras temáticas Resolução nº 144, 21 de agosto de 2003. **Diário Oficial da União**, Brasília, 17 set.2003. n.180 , Seção I.

[11] SALERNO, M. S. et al. **A nova configuração da cadeia automotiva** : pesquisa desenvolvida junto ao BNDES. São Paulo: EPUSP, 2002.

[12] GLOBAL LEGAL DATA BASE . **Banco de dados mundial GM sobre regulamentação automotiva** : Intranet GM. [s.n.t.]

[13] BRASIL. **Código de Trânsito**: Lei nº 9503/97. Brasília: Senado Federal, 1997. Disponível em : < <http://www.lei.adv.br/9503-97.html>> Acesso em :18 jan.2005.

[14] DICIONÁRIO mini Collins português - inglês / inglês - português. 2. ed. São Paulo: Siciliano. 1994.

[15] FERREIRA, A.B. H.. **Novo dicionário eletrônico Aurélio versão 5.0**. São Paulo: Positivo, 2004. 1 CD- ROM.

[16] UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. **Diretrizes para apresentação de dissertações e teses**: documento eletrônico e impresso. São Paulo: SIBI-USP, 2004.

APÊNDICE A

Termos Comuns ao WP.29

1. Aceitar – “*accept*” - significa que um GC permite a entrada de produtos em seu país ou REIO que são conformes com uma RTG sem estar adotando aquela RTG entre suas leis ou regulamentações. (Acordo Global 1998).
2. Acordo de 1958 – “*1958 Agreement*” - significa o Acordo relativo a Adoção de Especificações Técnicas Uniformes para Veículos sobre Rodas, Equipamentos e Componentes que possam ser adaptados e/ou usados em veículos sobre rodas e as Condições de Recíproco Reconhecimento de Aprovações Garantidos na base daquelas Especificações, estabelecido em Genebra, em 20 de março de 1958.
3. Adotar – “*adopt*” - significa a promulgação de uma RTG entre as leis e regulamentações de GC (Acordo de 1998).
4. Aplicar – “*apply*” - significa a ação de requerimento de conformidade com uma RTG por um GC a partir de uma certa data, ou seja, a data efetiva da regulamentação dentro da jurisdição de um GC (AG 1998).
5. Artigo – “*article*” - significa artigo do Acordo Global de 1998.
6. Autocertificação de fabricante – “*manufactures self-certification*” - significa o requerimento legal de um GC em que o fabricante de veículos sobre rodas, equipamentos e/ou componentes que possam ser adaptados e/ou usados em veículos sobre rodas deve certificar que cada veículo, item de equipamento ou componente que o fabricante venha a introduzir no comércio satisfaz requisitos técnicos específicos.
7. Equipamento e componentes que possam ser adaptados e/ou usados em veículos sobre rodas – “*equipment and parts wich can be fitted and/or be used on wheeled vehicles*” - significa equipamento ou componente cujas características tem influência em segurança, proteção ambiental, eficiência em energia ou desempenho anti-roubo. Tais equipamentos e componentes incluem, mas não

estão limitados à: sistema de exaustão , pneus, motores, isolamento acústico, alarme anti-roubo,dispositivo de alerta e sistemas de proteção de crianças.

8. Grupo Contratante (GC) – “*Contracting Party*” - País ou REIO que é parte contratante de um Acordo.
9. Grupo de Trabalho (GR) – “*Working Party*” - significa corpo técnico especializado subsidiário sob a UNECE cuja função é desenvolver recomendações relativas ao estabelecimento de RTG’s harmonizadas ou novas para a inclusão no Registro Global e a considerar emendas as RTG’s já estabelecidas no Registro Global.
10. Organização de Integração Econômica Regional (REIO) – “*Regional Economic Integration Organization*” - significa uma organização que é constituída ou composta por países soberanos e que tem competência em respeito a assuntos cobertos no Acordo, incluindo a autoridade em tomar decisões obrigando todos os seus Países Membros em relação àquele assunto.
11. Procedimentos transparentes – “*transparent procedures*” - significa procedimentos delineados de modo a promover a conscientização pública e a participação no processo do desenvolvimento regulamentado sob o Acordo de 1998. Este procedimento inclui a publicação de agendas de reuniões de GC’s e dos Comitês Executivos, documentos de trabalho e documentos finais. Também inclui a oportunidade de vistas e argumentos representados em reuniões dos GC’s através de organizações às quais foram garantidas a condição consultiva e reuniões dos GC’s e do Comitê Executivo através de pré-reuniões de consulta com representantes dos GC’s.
12. Regulamentação técnica listada – “*listed technical regulaton*” - significa uma determinada regulamentação técnica nacional ou regional que foi colocada no Compendio de Candidatas a RTG do Acordo de 1998.
13. Regulamentações UNECE – “*UNECE Regulations*” - significa regulamentações da UNECE adotadas sob o Acordo de 1958.

14. RTG estabelecida – “*established Global Technical Regulation*” - significa que uma RTG foi colocada no Registro Global Regulamentações do Acordo Global de 1998.
15. Secretário-Geral – “*General-Secretary*”- significa o Secretário – Geral das Nações Unidas.
16. Tipo de aprovação – “*TYPE Approval*” - significa aprovação escrita de um GC (ou autoridade competente designada por um GC) de que um veículo e/ou item de equipamento e/ou componente que pode ser adaptado e/ou usado em um veículo, satisfaz específicos requisitos técnicos e é usado como uma pré-condição para a introdução do veículo, equipamento ou componente no comércio.
17. Voto de consenso – “*consensus vote*” - significa votação sobre uma matéria na qual os GC’s e presentes à votação não se opuseram à matéria de acordo com o parágrafo 7.2 do artigo 7 do anexo B do Acordo Global de 1998.

APÊNDICE B

Termos Comuns ao Processo de Elaboração de Regras dos EUA.

1. Aberta e transparente elaboração de regulamentação – “*transparent and open rulemaking*” – Sistema padronizado de consulta ao público durante o desenvolvimento e revisão de regras.
2. Código de Regulamentações Federais – “*Code of Federal Regulation*” (COD) – Local onde uma Regra Final é codificada após a publicação juntamente com todas as regulamentações existentes. O COD pode ser acessado em <http://www.acess.gpo.gov/nara/#cfr>.
3. Elaboração regulamentadora- “*Rulemaking*” - significa a ação da agência que regula a futura conduta das agências governamentais e pessoas através da formulação e emissão de um pronunciamento de agência designada a implementar, interpretar e prescrever lei ou política (EUA).
4. Legislação “capacitadora” de agência – “*agency’s ‘enabling’ legislation*” - significa a legislação contendo a autoridade outorgada pelo Congresso a uma agência.
5. Lei – “*law*”- Regra Final emitida por uma agência sob a APA tem força e efeito de lei.
6. Pessoas – “*Persons*” - significa amplamente na APA o indivíduo, associação, sociedade, corporação que não uma agência Federal Americana, incluindo pessoas localizadas fora dos EUA.
7. Procedimento formal de elaboração de regra – “*Formal rulemaking procedure*” – Procedimento onde a elaboração de regra é conduzida em audiência aberta ao público.
8. Procedimento híbrido de elaboração de regra – “*Hybrid rulemaking procedure*” – Procedimento onde a elaboração de regra é conduzida com a combinação dos

processos formal e informal. Neste caso comentários informais escritos são suplementados com algum tipo de apresentação verbal.

9. Procedimento informal de elaboração de regra – “*Informal rulemaking procedure*”
Procedimento onde a elaboração de regra é conduzida por informação e consulta pública por meio escrito (procedimento mais amplamente usado).
10. Registro Federal – “*Federal Register*”- Publicação diária do Governo Americano (dia útil somente) que inclui todas as propostas de regras, regras finais e avisos emitidos pelas agências Federais e organizações, assim como Ordens Executivas e outros documentos presidenciais. O “*Federal Register*” pode ser acessado gratuitamente em <http://access.gpo/nara/#cfr>.
11. Regra – “*Rule*” – Regulamentação em elaboração antes de sua emissão como Regra Final.
12. Regra Final – “*Final Rule*” – Regulamentação conforme desenvolvida, aprovada e emitida por uma agência Federal sob o APA (contém o texto regulamentador e tem força e efeito de lei).