



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 740-A, DE 2015** **(Da Sra. Clarissa Garotinho)**

Altera o § 2º do art. 131 da lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997 permitindo que motoristas possam realizar as vistorias de segurança e ambiental e o licenciamento anual do veículo sem o vínculo ao pagamento de multas de trânsito; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. HUGO LEAL).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

Art. 1º - Fica incluído § 6º ao art. 104 da Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997 com a seguinte redação:

*“Art. 104 (...)*

*(...)*

*§ 6º - Os veículos particulares com motores movidos a gasolina, álcool ou flex, com capacidade de até 5 passageiros, durante 3 anos a partir do primeiro licenciamento, estarão isentos da vistoria de que trata o caput deste artigo.”*

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

#### JUSTIFICAÇÃO

O Art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que todos os veículos terão suas condições ambientais, para emissão de ruídos e gases poluentes, e de segurança avaliadas através de inspeção.

É inegável que a inspeção veicular é importante para reduzir o número de acidentes, a emissão de gases poluentes e a poluição sonora. Sem falar na economia de combustível, pois carros com o motor regulado e vistoriado consomem menos combustível.

Inclusive, estudos da faculdade de medicina da USP apontam que a realização de inspeção veicular reduz o índice de mortalidade das cidades. A pesquisa conclui que a cada 480 carros regulados, uma pessoa deixa de morrer por doenças agravadas pela poluição como a pneumonia.

Acontece que com o avanço da tecnologia de automotores, os veículos saem das fábricas cada vez poluindo menos e com prazos de garantia maiores. Hoje, as montadoras instaladas no Brasil concedem garantias que variam de 3 a 5 anos, “obrigando” o proprietário do veículo a fazer revisões anuais nas oficinas credenciadas pelas concessionárias para manter este benefício.

Em 2011, foi realizado levantamento na cidade de São Paulo sobre o índice de reprovação anual na vistoria obrigatória instituída pelo Código Brasileiro de Trânsito. O índice de reprovação na primeira vistoria para carros fabricados em 2010 foi de ridículo 1%; em 2009, 2%; em 2008, 3%. Nesses percentuais se incluem táxis e veículos de frota que, por rodarem bastante, ficam mais sujeitos a desconformidades e devem ser inspecionados em intervalos menores.

Veículos com motor a diesel, incluídos picapes e SUVs, tiveram índices elevados de reprovação inicial: 15%, 16% e 14%, respectivamente. Motocicletas: 4%, 7% e 18% para os mesmos anos de fabricação (2010, 2009 e 2008). As frotas problemáticas são essas e não os carros com motores a gasolina, etanol ou flex com três anos de uso.

A frota de veículos com até 3 anos no país “roda” com fluídos trocados, motores regulados e itens de segurança verificados devido as vistorias feitas pelas concessionárias no momento da revisão de garantia. Neste período os veículos poluem muito pouco e estão com itens de segurança em dia, por tanto faz-se desnecessária que estes veículos passem pela revisão instituída pela Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997.

A única justificativa encontrada para a exigência de vistoria nos veículos com até 3 anos de uso é a econômica, já que o Estado e suas concessionárias cobram por este tipo de serviço.

Por todo exposto solicito aos nobres Deputados a aprovação da presente proposta que vai dispensar milhões de brasileiros de uma despesa desnecessária que atende tão somente a interesses econômicos.

13 de março de 2015

**Deputada CLARISSA GAROTINHO**

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO IX  
DOS VEÍCULOS**

.....

**Seção II  
Da Segurança dos Veículos**

.....

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

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

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

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

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

IV - (VETADO)

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

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

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

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

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

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

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

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

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

.....

## CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o Município de destino.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. ([Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015](#))

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta o § 6º ao art. 104 da Lei nº 9.503, de 1997, para dispensar veículos particulares com motores a gasolina, álcool ou flex, com capacidade de até cinco passageiros, da vistoria anual de que trata o *caput* do art. 104, pelo período de três anos a partir do primeiro licenciamento.

O Autor argumenta que se trata de medida que visa racionalizar a realização das vistorias anuais, em face do avanço tecnológico dos veículos automotores, que apresentam confiabilidades cada vez maiores, evidenciadas pela concessão de prazos de garantia que variam de três a cinco anos, para a maior parte dos veículos produzidos no País, e que poluem cada vez menos.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

## II - VOTO DO RELATOR

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em vigor desde 1997, acendeu as discussões sobre a segurança do trânsito, oportunizando a formação de uma nova cultura sobre a observância de suas regras, objetivando efetivar, acima de tudo, a redução das infrações e os acidentes de trânsito.

A inspeção veicular, que tem por objetivo a redução do número de acidentes, por meio de verificação periódica das condições de segurança do veículo, e a diminuição da emissão de gases poluentes e dos níveis de ruído, está estatuída no art. 104 do CTB, *in verbis*:

*“Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo **Contran** para os itens de segurança e pelo **Conama** para emissão de gases poluentes e ruído.” (sem grifo no original)*

A leitura do artigo supra define os contornos da inspeção veicular. Deve abranger todos os veículos em circulação, sejam eles automotores ou elétricos, automóveis, caminhonetes, caminhões, micro-ônibus ou ônibus, destinados ao transporte de carga ou passageiros.

~~Em relação à periodicidade, o CTB atrela o licenciamento anual à inspeção veicular, conforme disposto no § 3º do art. 131:~~

*“Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo Contran.*

.....  
*§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.”*

Ocorre que, como muito bem ressaltou a autora do projeto, os veículos com motores movidos a gasolina, álcool ou flex, saem das fábricas poluindo muito menos e com garantias que variam de três a cinco anos.

A garantia é, na verdade, uma prova do fabricante de que o produto é confiável, se utilizado em condições normais, sendo uma expressão da qualidade em função da durabilidade. Os prazos de garantia estão relacionados à predição, que consiste no emprego de modelos estatísticos que predizem a confiabilidade de um componente ou sistema, sugerindo melhorias nos projetos dos componentes, nos materiais e o emprego de novas tecnologias.

Para manter a garantia, as fabricantes exigem que os padrões de manutenção sejam observados, o que conduz os proprietários à observância estrita da periodicidade da manutenção e das especificações de materiais e serviços, o que tem contribuído para a melhoria dos padrões de desempenho.

No que tange aos níveis de emissões, desde a década de 1990, o Brasil conta com o Proconve, que definiu os limites de emissão para veículos leves e pesados novos, entre outros requisitos. O Programa seguiu a experiência dos países desenvolvidos, exigindo que os veículos e motores novos atendessem a limites máximos de emissão em ensaios laboratoriais padronizados. Também estabeleceu o licenciamento ambiental dos protótipos de todos os modelos produzidos e comercializados no País.

Além disso, a gasolina teve sua especificação melhorada ao longo das fases do Proconve, com a redução do teor de enxofre de 1.000 partes por milhão – ppm –, em 2002, para 400 ppm em 2007, e para 80 ppm, em 2009. A retirada completa do chumbo tetraetila da gasolina ocorreu em 1991, viabilizando a introdução dos conversores catalíticos. O Brasil foi o primeiro país a utilizar gasolina sem chumbo em escala nacional, sem necessidade de uma fase de implantação progressiva, graças à adição de 22% de etanol anidro, utilizado para aumento da octanagem devido às suas propriedades antidetonantes. A adição de etanol à gasolina trouxe, imediatamente, redução da ordem de 30% na emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) da frota antiga (carburada) dos veículos.

Graças ao programa, os veículos leves apresentavam, em 2008, redução média de cerca de 95% na emissão de poluentes, em relação ao período pré-Proconve. As emissões médias de hidrocarbonetos dos veículos leves novos foram reduzidas em cerca de 30 vezes.

Concluimos, portanto, que o projeto em análise, na medida em que reduz a burocracia com as inspeções anuais de veículos ao longo dos três primeiros anos, contribui para a redução dos custos dos serviços prestados ao usuário, sem comprometer a segurança e o meio ambiente. Por essa razão, somos, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, pela aprovação do PL nº 740,

de 2015, com a emenda anexa, que tem o objetivo adequar a ementa ao teor do projeto.

Sala da Comissão, em 5 de agosto de 2015.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

### **EMENDA**

Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:

"Acrescenta o § 6º ao art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a inspeção veicular anual para veículos particulares com motores a gasolina, a álcool ou flex."

Sala da Comissão, em 05 de agosto de 2015.

Deputado HUGO LEAL  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 740/2015, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Diego Andrade, Edinho Bez, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudivio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Wadson Ribeiro, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho,

João Paulo Papa, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Ricardo Izar, Roberto Sales, Samuel Moreira, Sérgio Moraes e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2015.

Deputado DIEGO ANDRADE  
Presidente

### **EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO**

*Altera o § 2º do art. 131 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 permitindo que motoristas possam realizar as vistorias de segurança e ambiental e o licenciamento anual do veículo sem o vínculo ao pagamento de multas de trânsito.*

Dê-se à ementa do projeto a seguinte redação:

"Acrescenta o § 6º ao art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a inspeção veicular anual para veículos particulares com motores a gasolina, a álcool ou flex.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2015.

Deputado DIEGO ANDRADE  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**