

**AVULSO NÃO  
PUBLICADO.  
PARECER PELA  
REJEIÇÃO NAS  
COMISSÕES DE  
MÉRITO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.019-B, DE 2015**

**(Do Sr. Adelson Barreto)**

Dispõe sobre a instalação de equipamento obrigatório denominado rastreador de veículos novos saídos de fábrica, nacionais e importados; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste e dos de nºs 1020/15 e 1022/15, apensados (relator: DEP. MAURO PEREIRA); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 1.020/15 e 1.022/15, apensados (relator: DEP. RONALDO MARTINS).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

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

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 1020/15 e 1022/15.

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º - Todos os veículos novos saídos de fábrica, produzidos no Brasil ou importados deverão conter rastreadores como item de série.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor em 180 dias após a data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, a aquisição de um veículo para a realização de atividades sociais, comerciais e diversas já pressupõe a adoção de medidas de segurança que sejam realmente efetivas, sendo a contratação de uma seguradora, a mais comum das formas de proteção.

Além disso, vale ressaltar que em decorrência da ineficácia das leis brasileiras e das altas taxas de criminalidade de nosso país, a probabilidade de um veículo ser furtado, avariado ou roubado é bastante grande.

Assim, além de trazer consideráveis prejuízos financeiros, a violenta realidade de nosso país também vai de encontro à segurança e a integridade física das pessoas.

E é exatamente por essa razão que muitas pessoas, empresas e empresários estão indo muito além de apenas contratar seguradoras para a proteção de seus veículos.

A realidade é que, hoje, uma alternativa muito mais eficiente, moderna e também mais economicamente interessante existente no mercado é a aquisição de serviços de monitoramento e rastreamento veicular.

Por meio do rastreamento veicular, é possível monitorar, em tempo real, a localização exata do veículo.

Diante do exposto, conto o apoio dos nobres pares para a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2015.

Deputado **ADELSON BARRETO**  
PTB/SE

## **PROJETO DE LEI N.º 1.020, DE 2015**

**(Do Sr. Adelson Barreto)**

Dispõe sobre a instalação de equipamento obrigatório denominado rastreador em motocicletas e ciclomotores novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-1019/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º - Todos os veículos denominados motocicletas e ciclomotores, novos saídos de fábrica, produzidos no Brasil ou importados deverão conter rastreadores como item de série.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor em 180 dias após a data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, a aquisição de um veículo para a realização de atividades sociais, comerciais e diversas já pressupõe a adoção de medidas de segurança que

sejam realmente efetivas, sendo a contratação de uma seguradora, a mais comum das formas de proteção.

Além disso, vale ressaltar que em decorrência da ineficácia das leis brasileiras e das altas taxas de criminalidade de nosso país, a probabilidade de um veículo ser furtado, avariado ou roubado é bastante grande.

Assim, além de trazer consideráveis prejuízos financeiros, a violenta realidade de nosso país também vai de encontro à segurança e a integridade física das pessoas.

E é exatamente por essa razão que muitas pessoas, empresas e empresários estão indo muito além de apenas contratar seguradoras para a proteção de seus veículos.

A realidade é que, hoje, uma alternativa muito mais eficiente, moderna e também mais economicamente interessante existente no mercado é a aquisição de serviços de monitoramento e rastreamento veicular.

Por meio do rastreamento veicular, é possível monitorar, em tempo real, a localização exata do veículo.

Diante do exposto, conto o apoio dos nobres pares para a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2015.

Deputado **ADELSON BARRETO**  
PTB/SE

## **PROJETO DE LEI N.º 1.022, DE 2015** **(Do Sr. Adelson Barreto)**

Dispõe sobre a instalação de equipamento obrigatório denominado rastreador em veículos utilitários, novos saídos de fábrica, nacionais e importados.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-1019/2015.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º - Todos os veículos denominados utilitários, novos saídos de fábrica, produzidos no Brasil ou importados deverão conter rastreadores como item de série.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor em 180 dias após a data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, a aquisição de um veículo para a realização de atividades sociais, comerciais e diversas já pressupõe a adoção de medidas de segurança que sejam realmente efetivas, sendo a contratação de uma seguradora, a mais comum das formas de proteção.

Além disso, vale ressaltar que em decorrência da ineficácia das leis brasileiras e das altas taxas de criminalidade de nosso país, a probabilidade de um veículo ser furtado, avariado ou roubado é bastante grande.

Assim, além de trazer consideráveis prejuízos financeiros, a violenta realidade de nosso país também vai de encontro à segurança e a integridade física das pessoas.

E é exatamente por essa razão que muitas pessoas, empresas e empresários estão indo muito além de apenas contratar seguradoras para a proteção de seus veículos.

A realidade é que, hoje, uma alternativa muito mais eficiente, moderna e também mais economicamente interessante existente no mercado é a aquisição de serviços de monitoramento e rastreamento veicular.

Por meio do rastreamento veicular, é possível monitorar, em tempo real, a localização exata do veículo.

Diante do exposto, conto o apoio dos nobres pares para a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2015.

Deputado **ADELSON BARRETO**  
PTB/SE

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 1.019, de 2015, de autoria do ilustre deputado Adelson Barreto, tem por objetivo a instalação de equipamento obrigatório de rastreamento de veículos, nos veículos novos, nacionais e importados.

O aludido projeto dispõe que todos os veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no Brasil ou importados, deverão conter rastreadores como itens de série.

O segundo e último artigo estabelece que a lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

À proposição em análise foram apensos o Projeto de Lei nº 1.020, de 2015, e o Projeto de Lei nº 1.022, de 2015, de autoria do mesmo parlamentar, ambos tratando da mesma matéria, no entanto, o primeiro obriga a instalação do equipamento em ciclomotores e motocicletas, ao passo que o segundo, obriga a instalação em veículos utilitários.

As proposições tramitam em conjunto e serão analisadas pelas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes, que deliberarão sobre o mérito, e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD. Trata-se de proposição que tramita em regime conclusivo.

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

É o relatório.

### **II – VOTO DO RELATOR**

Passemos aqui a analisar três proposições que têm como finalidade obrigar a instalação de equipamento de rastreamento nos veículos novos em geral, incluindo ciclomotores, motocicletas e utilitários.

Façamos inicialmente considerações acerca das atribuições do Sistema Nacional de Trânsito.

A Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código Brasileiro de Trânsito, estabelece que compete ao órgão máximo executivo de trânsito,

Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, elaborar e submeter à aprovação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos.

O Contran, segundo a mesma lei, é o coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo.

Assim sendo, cabe ao Denatran, com a chancela técnica do Contran, definir a política de segurança veicular no país. É claro que compete aos membros desta casa a iniciativa legislativa atribuída pela Constituição Federal, e não é objetivo dos parágrafos anteriores censurar tal iniciativa. O que se pretende aqui é mostrar que os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito têm a prerrogativa de tratar da matéria, como já o vem fazendo. Vejamos, então.

O Contran já disciplinou a obrigatoriedade de equipamento antifurto, que aqui tratamos como equipamento rastreador de veículos.

O Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, criado pela Lei Complementar nº 121, de 2006, assentou competir ao Contran estabelecer os dispositivos antifurtos obrigatórios em veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no país ou no exterior. Este, cumprindo seu mister, editou a Resolução nº 245, de 2007, a qual dispõe que os veículos novos devem deixar a fábrica equipados com sistema antifurto, "dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo".

O Denatran editou a Portaria nº 47, de 2007 e, posteriormente, a Portaria nº 102/08, veiculando as especificações, características e condições de funcionamento e operação do sistema de antifurto e de rastreamento. Os referidos normativos secundários definem sistema antifurto como o que apresenta as funções de rastreamento e bloqueio de veículos; e sistema de rastreamento como aquele que realiza a leitura de sua localização através constelação de satélites e detém canal de comunicação para envio das informações de posicionamento a uma central de serviço de monitoramento. Essas funções, conforme a Portaria nº 102, de 2008, **deveriam estar sempre ativas mesmo que o serviço de rastreamento não tenha sido habilitado pelo usuário.**

A reação da sociedade, mediante críticas e contestações junto ao Poder Judiciário, levou o Denatran a editar a Portaria nº 253, de 2009, a qual substituiu o anexo da Portaria nº 47, de 2007, que retirou o sistema de rastreamento e incluiu um sistema de localização, conceituado como aquele que "disponibiliza

informações de posicionamento geográfico", devendo ser ativado mediante conhecimento e anuência por escrito do proprietário do veículo.

A substituição do termo "rastreamento" por "localização" não foi suficiente para conter a insatisfação da sociedade, uma vez que ambos os vocábulos se referem à possibilidade de encontrar o veículo - e, por conseguinte, seu condutor - onde quer que esteja.

Vale dizer que o Ministério Público Federal propôs ação civil pública contra a União, perante o Tribunal Regional Federal da 3ª Região, com o objetivo de compeli-la a não exigir dos fabricantes de veículos automotores, ou de qualquer fornecedor ou consumidor deste bem, a instalação obrigatória de equipamento com a função de rastreamento/localização.

O MPF alega que o "Estado, reconhecendo a sua ineficiência no combate ao crime, quer instituir um mecanismo de controle da liberdade individual de seus cidadãos. Sob o manto da proteção patrimonial, subjuga direitos mais relevantes e mais caros à sociedade, como os direitos à privacidade e à intimidade".

Nosso entendimento vai ao encontro do que arguiu o MPF. Ainda que não seja competência desta comissão tratar de assuntos estritamente constitucionais, o que ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, peço licença, na qualidade de cidadão e representante do povo, para tecer breves considerações a respeito.

Tal proposição, em que pese sua nobre finalidade de promover a segurança dos condutores de veículos e de seu patrimônio, descuida-se ao se olvidar de um dos fundamentos da nossa Constituição Federal, o da dignidade da pessoa humana.

O princípio da dignidade da pessoa humana, um dos pilares do Estado Democrático de Direito, colocou "a pessoa humana como fim último de nossa sociedade e não como simples meio para alcançar certos objetivos, como, por exemplo, o econômico" (Celso Ribeiro Bastos, Curso de Direito Constitucional, Celso Bastos Editora, 2002, pág. 249).

A respeito do assunto, faz-se oportuno transcrever também a lição de Alexandre de Moraes:

*"A dignidade da pessoa humana é um valor espiritual e moral inerente à pessoa, que se manifesta singularmente na*



*autodeterminação consciente e responsável da própria vida e que traz consigo a pretensão ao respeito por parte das demais pessoas, constituindo-se em um mínimo invulnerável que todo estatuto jurídico deve assegurar, de modo que apenas excepcionalmente possam ser feitas limitações ao exercício dos direitos fundamentais, mas sempre sem menosprezar a necessária estima que merecem todas as pessoas enquanto seres humanos.*

*O direito à vida privada, à intimidade, à honra, à imagem, entre outros, aparecem como consequência imediata da consagração da dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil.*

*Esse fundamento afasta a ideia de predomínio das concepções transpessoalistas de Estado e Nação, em detrimento da liberdade individual." (Constituição do Brasil Interpretada, 2ª edição, Atlas, págs. 128/129)*

Nesse contexto, vale destacar o direito à privacidade que, ainda que não seja indisponível, constitui direito fundamental de todos, só podendo ser renunciado temporariamente e, mesmo assim, por seu titular, conquanto não afete a dignidade humana.

Desta feita, impende ao proprietário a decisão quanto a instalação ou não de mecanismo de proteção patrimonial em seu veículo, ficando, dessa forma, ciente das consequências de sua decisão. Não cumpre, portanto, ao Estado interferir na esfera particular do indivíduo e decidir por ele como proteger seu bem.

Ao lado do direito à privacidade e integrando o conteúdo da dignidade da pessoa humana está a autodeterminação individual, que garante ao indivíduo o direito de perseguir os fins e objetivos que entende melhores para sua vida. Assim, a proteção patrimonial deve ficar a cargo do proprietário, competindo a ele, unicamente, decidir como, quando e quais bens quer proteger. Não cabe à Administração Pública impor a um bem disponível a forma como será efetuada a sua proteção pelo particular. Não cabe ainda fazer de um bem privado o instrumento de segurança pública, posto que é obrigação da entidade estatal garantir a segurança de seu povo.

Em decorrência desse entendimento, a fato de somente se habilitar o localizador por expressa vontade do consumidor não retira o caráter de

impositividade e de ingerência indevida sobre a vida privada. O Estado pode exigir equipamentos ou acessórios obrigatórios, quando estes se referirem à saúde e à segurança corporal dos usuários do bem, como ocorrera recentemente com relação aos *air bags* frontais e freios ABS; todavia, em se tratando de bens consumíveis disponíveis, não se pode impor aparelhamento cuja funcionalidade seja exatamente impedir a sua disposição.

O emprego de mecanismo excepcional de monitoramento indiscriminado de todos os cidadãos proprietários de veículos automotores configura-se medida exacerbada, viola o direito fundamental de privacidade e intimidade, além de afrontar sobremaneira o princípio da razoabilidade ao transpassar para o particular o ônus de zelar pela segurança pública.

Sob o ponto de vista econômico, entendemos tal obrigatoriedade como se venda casado o fosse, uma vez que leva o consumidor interessado em adquirir um veículo a comprar outro produto que não necessita.

Ainda que o sistema que vem sendo estudado pelo Denatran requeira a habilitação e contratação de um provedor do serviço de monitoramento, a mera instalação do equipamento na fábrica imputará custo ao comprador, onerando injustamente aqueles que não desejam contratar o serviço.

Na Inglaterra, onde a instalação de *black box*, sistema imposto pela União Europeia e similar ao que se pretende instalar no Brasil, vem sendo discutida nos últimos anos, esse custo é da ordem de 100 libras (quase 500 reais).

Não faz sentido, portanto, obrigar o fabricante a instalar o equipamento em veículo cujo comprador não tem interesse. Mais eficaz seria oferecer o equipamento como opcional, o que prescinde de previsão legal.

Ademais, no mundo moderno, informação desse gênero é um importante ativo para as empresas. Quem opera, por exemplo, no mercado de crédito, apesar de toda proteção legal, comercializa informações a respeito da remuneração dos clientes e hábitos financeiros a outras empresas a quem possam ser úteis. Os gigantes da *internet*, por exemplo, monitoram os hábitos de navegação, buscas e compras de seus usuários, a fim de tornarem mais eficaz a comercialização dos espaços publicitários na rede. O mesmo ocorre com os condutores de veículos que optam por utilizar aplicativos de informações de trânsito, como o *Waze*, que produz a informação mediante monitoramento coletivo de seus usuários. Contudo, não se pode esquecer que, em todos esses exemplos, há a liberalidade do usuário no uso desses serviços. No caso em tela, além auferirem

ganhos com a mensalidade paga em razão da prestação do serviço, os provedores terão como precioso ativo a informação a respeito dos condutores.

No limite, tentativas dessa natureza, que acabam por aumentar a vigilância sobre a população, culminando em violação e invasão de privacidade, aproximam o Estado do personagem virtual *Big Brother*, da obra ficcional do romancista inglês George Orwell, “1984”, em que o estado invade o direito do indivíduo, fiscalizando e controlando a sua vida por meio de dispositivos eletrônicos de monitoramento.

Conforme exposto, reconheço a importância do monitoramento de veículos, desde que a aquisição do equipamento seja iniciativa do comprador, assumindo, dessa feita, os custos da instalação do aparelho e dos serviços de monitoramento. Nesse sentido, proponho a **rejeição** do Projeto de Lei nº 1.019, de 2015, e de seus apensos, os Projetos de Lei nº 1.020, de 2015, nº 1.022, de 2015, de autoria do Deputado Adelson Barreto.

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2015.

Deputado MAURO PEREIRA  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.019/2015, o PL 1020/2015, e o PL 1022/2015, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Pereira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlio Cesar - Presidente, Keiko Ota e Jorge Côrte Real - Vice-Presidentes, Helder Salomão, Mauro Pereira, Conceição Sampaio, Eduardo Cury, Enio Verri, Herculano Passos, Luiz Carlos Ramos, Marcos Reategui, Walter Ihoshi e Zeca Cavalcanti.

Sala da Comissão, em 1 de julho de 2015.

Deputado JÚLIO CESAR  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, de autoria do Deputado Adelson Barreto, propõe que todos os veículos novos, nacionais e importados, deverão conter rastreadores como itens de série.

O autor argumenta que o número de veículos roubados ou furtados no Brasil é muito grande. Assim, com a medida proposta, será possível rastrear e localizar esses veículos, inibindo a ação criminosa ou, ao menos, permitindo que os proprietários recuperem seus veículos, minimizando os prejuízos financeiros.

Ao projeto, foram apensados o PL nº 1.020, de 2015, e o PL nº 1.022, de 2015, ambos também de autoria do Deputado Adelson Barreto e que tratam da mesma matéria, sendo que o primeiro propõe a obrigatoriedade do rastreador para motocicletas e ciclomotores e, o segundo, para veículos utilitários.

As proposições tramitam em conjunto, em caráter conclusivo e foram despachadas para manifestação sobre o mérito à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde foram rejeitadas, e à Comissão de Viação e Transportes. Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

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

É o nosso relatório.

### II - VOTO DO RELATOR

Em síntese, o PL nº 1.019, de 2015, o PL nº 1.020, de 2015, e o PL nº 1.022, de 2015, todos de autoria do nobre Deputado Adelson Barreto, pretendem obrigar que os veículos novos, fabricados no Brasil e importados, saiam de fábrica com rastreadores como item de série, sendo que o primeiro se refere a veículos em geral, o segundo, a motocicletas e ciclomotores, e o terceiro, a veículos utilitários.

Não obstante a preocupação do autor em preservar o patrimônio material dos cidadãos, entendemos que a obrigatoriedade de que os

veículos novos sejam dotados de dispositivos para rastreamento e monitoramento mostra-se inviável.

Inicialmente, cabe salientar que o inciso I do art. 7º da Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas, dispõe que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabelecerá os dispositivos antifurto obrigatórios nos veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no País ou no exterior.

Atendendo a esse comando legal, o Contran expediu a Resolução nº 245, de 27 de julho de 2007, que dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de equipamento obrigatório, denominado antifurto, nos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e estrangeiros. A Resolução Contran nº 330, de 14 de agosto de 2009, por sua vez, estabelece o cronograma para a instalação desse equipamento nos veículos novos. Após sucessivas alterações no cronograma, a Resolução Contran nº 485, de 7 de maio de 2014, prorrogou para 31 de dezembro de 2015 o prazo para que 20% (vinte por cento) da produção total de cada tipo de veículo destinada ao mercado interno comece a sair de fábrica com o dispositivo instalado. Até 28 de fevereiro de 2017, 100% da produção destinada ao mercado interno deverá sair de fábrica com esse dispositivo.

Cabe salientar que a Resolução nº 245/2007 faculta ao proprietário decidir sobre a aquisição da função de localização do veículo e posterior habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de localização, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.

No entanto, o Ministério Público Federal em São Paulo (MPF/SP) ajuizou ação civil pública contra a União para que a Justiça Federal declare nulas a Resolução nº 245/2007, do Contran, bem como as Portarias nº 47/07 e 102/08, do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que tratam da mesma questão. De acordo com as montadoras de veículos oficiadas pelo MPF/SP, esses normativos permitirão que as pessoas fiquem monitoradas 24 horas por dia, uma vez que os equipamentos de antifurto e rastreamento dos veículos podem ser monitorados, independentemente da autorização do proprietário.

Segundo o procurador da República Marcio Schusterschitz da Silva Araújo, autor da ação:

“A decisão de monitoramento é possível, mas cabe estritamente a pessoa, como decisão individual e não como

submissão a uma determinação autoritária de inclusão em todos os veículos saídos de fábrica.

[...]

O sistema de monitoramento resulta na intrusão e na quebra das expectativas de privacidade do motorista e do proprietário do veículo.”

Do ponto de vista econômico, há que se considerar que a imposição da medida elevará os custos de produção dos veículos, que serão repassados ao consumidor final. Como nem todo proprietário de veículo terá a intenção de ativar o sistema de monitoramento e rastreamento, esses consumidores estarão, mesmo assim, pagando por um dispositivo ocioso.

Além disso, no tocante aos aspectos técnicos da medida proposta, importa salientar a rapidez com que se desenvolve a tecnologia envolvida nos dispositivos rastreadores. Analogamente à tecnologia de telefonia celular, em menos de um ano, intervalo de tempo em que a indústria automotiva renova os modelos dos veículos, surgem três ou quatro novas versões de rastreadores veiculares. Desse modo, corre-se o grande risco de o veículo já sair de fábrica com equipamento ultrapassado.

Ademais, tal imposição poderá causar transtornos e inconvenientes para as empresas de rastreamento e os proprietários dos veículos que desejarem ativar o sistema. Ocorre que existem diversas tecnologias e fabricantes de dispositivos e, ao impor ao fabricante dos veículos a instalação de determinado rastreador limitará a concorrência desse segmento. Ou seja, as empresas de rastreamento ficarão reféns da tecnologia adotada pela indústria automotiva.

Como se observa, diversos são os argumentos contrários à medida proposta. Ante todo o exposto, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 1.019, de 2015, e dos Projetos de Lei nº 1.020, de 2015, e nº 1.022, de 2015, apensados.

Sala da Comissão, em 13 de outubro de 2015.

Deputado RONALDO MARTINS  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.019/2015, o PL 1.020/2015 e o PL 1.022/2015, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ronaldo Martins. O Deputado Arnaldo Faria de Sá apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Christiane de Souza Yared, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marchezan Junior, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Roberto Britto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Jaime Martins, Jose Stédile, Julio Lopes, Juscelino Filho, Leônidas Cristino, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Ronaldo Martins, Samuel Moreira, Sergio Vidigal, Vanderlei Macris e Wadson Ribeiro.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO  
Presidente

### **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ**

#### **I – Relatório**

O Projeto de Lei nº 1.019/15, de autoria do Dep. Adelson Barreto, determina que todos os veículos novos saídos de fábrica, produzidos no Brasil ou importados, deverão conter rastreadores como item de série. Determina ainda que a Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Na Justificativa, o autor argumenta que os serviços de monitoramento e rastreamento veicular constituem alternativa eficiente, moderna e econômica como sistema de segurança para proteger a pessoa e seu patrimônio.

Encontram-se apensados os Projetos de Lei nº 1.020/15 e 1.022/15. O primeiro determina a obrigatoriedade de rastreador como item de série, nos mesmos termos, para motocicletas e ciclomotores. O segundo determina a mesma obrigatoriedade, em termos idênticos, para os veículos utilitários.

As proposições tramitam conjunta e conclusivamente, no regime de

tramitação ordinária, tendo sido despachadas para análise de mérito para as Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e Viação e Transportes. Compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania a análise de constitucionalidade e juridicidade.

As proposições foram rejeitadas no âmbito da CDEIC.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas na CVT.

No âmbito da CVT, o Relator Dep. Ronaldo Martins proferiu parecer pela rejeição.

É o Relatório.

## **II- Voto**

Os Projetos de Lei são meritórios ao determinarem dispositivos de segurança obrigatórios para todos os veículos. Tais dispositivos, obrigatórios como itens de série, proporcionariam mecanismos de segurança eficazes para coibir as diversas formas de criminalidade tais como furtos, roubos, sequestros, entre outros. Os Projetos de Lei podem ainda melhorar a fiscalização e a gestão do trânsito e da frota de veículos.

Contudo, as proposições apensadas podem ser aperfeiçoadas de modo a evitar a violação da privacidade dos proprietários de veículos, nos moldes propostos pela Resolução 245, de 2007, do Contran, com suas ulteriores modificações.

Ante o exposto, o voto é pela aprovação dos Projetos de Lei nº 1.019, 1.020 e 1.022/15, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2015.

Deputado Arnaldo Faria de Sá  
PTB/SP

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.019, DE 2015 E APENSADOS**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de rastreador como item de série para os veículos automotores novos, produzidos no Brasil ou importados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a obrigatoriedade de rastreador como item de série para os veículos automotores novos, produzidos no Brasil ou importados.

Art. 2º Todos os veículos automotores novos saídos de fábrica,



produzidos no Brasil ou importados, deverão conter rastreador como item de série.

§1º Estão incluídos entre os veículos automotores novos, a que se refere o *caput*:

I - as motocicletas;

II- os ciclomotores; e

III- os veículos utilitários.

§2º Os veículos elencados no §1º não excluem outros tipos de veículos automotores novos, nos termos do *caput*.

Art. 3º - É facultado ao proprietário decidir sobre a aquisição da função de localização do veículo e posterior habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de localização, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.

§ 1º A função bloqueio deverá obrigatoriamente sair de fábrica funcional e, sempre que acionada, proporcionar segurança adequada ao veículo.

§ 2º O bloqueio deve ser autônomo, ativado localmente pelo usuário ou pelo próprio veículo através de dispositivos de sensoriamento remoto, que será ativado através do recebimento de comando de bloqueio por autorização expressa do proprietário do veículo.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor em 180 dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2015.

Deputado Arnaldo Faria de Sá  
PTB/SP

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------