

**PROJETO DE LEI Nº           , 2016**  
**(Do Sr. Bacelar)**

Alterar os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que tratam da vistoria de identificação veicular, da inspeção de segurança veicular, da inspeção veicular ambiental e da inspeção técnica veicular.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei altera os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, que tratam da vistoria de identificação veicular, da inspeção de segurança veicular, da inspeção veicular ambiental e da inspeção técnica veicular.

Art. 2º - O inciso III do artigo 22 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, o inciso III-A, III-B e os §§1º, 2º e 3º ao mesmo artigo:

“Art. 22 (...)

(...)

III - Registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

III-A – Realizar a vistoria de identificação veicular diretamente ou por pessoa de direito público ou privado por ele previamente habilitada, por ocasião da transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo, por ocasião da regularização de informações assentadas no registro do veículo, por ocasião da regularização das numerações identificadoras de chassi e de motor, e por ocasião do licenciamento do veículo com mais de três anos de fabricação.

III-B – Realizar a inspeção veicular ambiental, diretamente ou por pessoa de direito público ou privado por ele previamente habilitada.”

§1º - A verificação da identificação, dos equipamentos obrigatórios e proibidos, da sinalização, da iluminação, dos pneus e rodas e dos sistemas e componentes complementares dos veículos, quando da realização da vistoria de identificação veicular, deverão ser realizados conforme as normas técnicas NBR 14040 e 14180 da ABNT em suas partes 2, 3, 4, 5, 9 e 10, observadas, ainda, as demais determinações do CONTRAN e do DENATRAN.

§2º - A verificação das emissões de gases poluentes e de ruídos poderá ser realizada concomitantemente à realização da vistoria de identificação veicular, a critério dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, obedecendo os critérios técnicos estabelecidos na Resolução nº 418/2009 do CONAMA e na Instrução Normativa nº 06/2010 do IBAMA.

§3º Ficará dispensado da realização da vistoria de identificação veicular por ocasião do licenciamento aquele veículo que tiver sido aprovado em inspeção de segurança veicular no ano do exercício do licenciamento.

Art. 3º - O artigo 104 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, os §§ 6º e 7º e o artigo 104-A:

“Art. 104 - Os veículos com mais de dois anos de fabricação destinados ao transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros, os veículos destinados ao transporte de cargas, os veículos destinados ao transporte de produtos perigosos, os veículos destinados à condução de escolares, os veículos de aluguel e os veículos que se utilizem do gás natural veicular como combustível terão suas condições de identificação e de segurança avaliadas em inspeção de segurança veicular realizada em estação de inspeção de segurança veicular, que será exigido anualmente para seu licenciamento, mediante apresentação de certificado de segurança veicular expedido por organismo de inspeção de segurança veicular acreditado pelo INMETRO e instituição técnica licenciada pelo DENATRAN, na forma estabelecida pelo CONTRAN.”

§6º - A inspeção de segurança veicular deverá ser realizada conforme as normas técnicas NBR 14040 e 14180 da ABNT, em especial no que se refere a freios, direção, eixos e suspensão, observadas, ainda, as demais determinações do CONTRAN.

§7º Ficará dispensado da realização da inspeção de segurança veicular nos termos do caput deste artigo aquele veículo que tiver sido aprovado em inspeção de segurança veicular realizada nos termos do artigo

nº 106 desta Lei no ano do exercício do licenciamento.

“ Art. 104-A - Os veículos em circulação terão suas condições de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção veicular ambiental, que será obrigatória anualmente, na forma estabelecida pelo CONAMA.  
“

Art. 4º - O artigo 106 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, os §1º, §2º e §3º:

“Art. 106 - No caso de veículos fabricados artesanalmente, de veículos inacabados, de veículos sinistrados e recuperados classificados como média monta, de veículos arrematados em leilão público ou privado, de veículos resgatados de enchentes, de veículos recuperados de roubo ou furto, de veículos reintegrados por ordem judicial, de veículos sinistrados sem classificação de monta, de veículos blindados exceto os de uso militar, de veículos modificados ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, a realização de inspeção de segurança veicular em estação de inspeção de segurança veicular, mediante apresentação de certificado de segurança veicular expedido por organismo de inspeção de segurança veicular acreditado pelo INMETRO e instituição técnica licenciada pelo DENATRAN, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

§1º - A inspeção de segurança veicular deverá ser realizada conforme as normas técnicas NBR 14040 e 14180 da ABNT, em especial no que se refere a

freios, direção, eixos e suspensão, observadas, ainda, as demais determinações do CONTRAN.

§2º – Compete aos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal autorizar e exigir a realização da inspeção de segurança veicular em situações específicas, com vistas à manutenção da segurança viária.

§3º Independente de autorização, qualquer proprietário de veículo poderá realizar a inspeção de segurança veicular e, se aprovado, ter expedido o certificado de segurança veicular. “

Art. 5º - O §3º do artigo 130 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 130 (...)

(...)

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação na vistoria de identificação veicular, inspeção de segurança veicular e inspeção veicular ambiental, quando aplicável, conforme disposto no inciso III-A e III-B do art. 22, no art. 104, no artigo 104-A e no art. 106. “

## **JUSTIFICATIVA**

Uma das maiores preocupações dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, além da comunidade científica, é

encontrar soluções que possam reduzir o número de fatalidades e de feridos vitimados por acidentes de trânsito.

Entre os anos de 2003 e 2013, dados do Ministério da Saúde demonstram que nada menos que 427.057 pessoas vieram a óbito por consequência de acidentes de trânsito. Além destes, outros 1,7 milhão de pessoas foram considerados feridos graves, com cuidados médicos custeados pelo SUS.



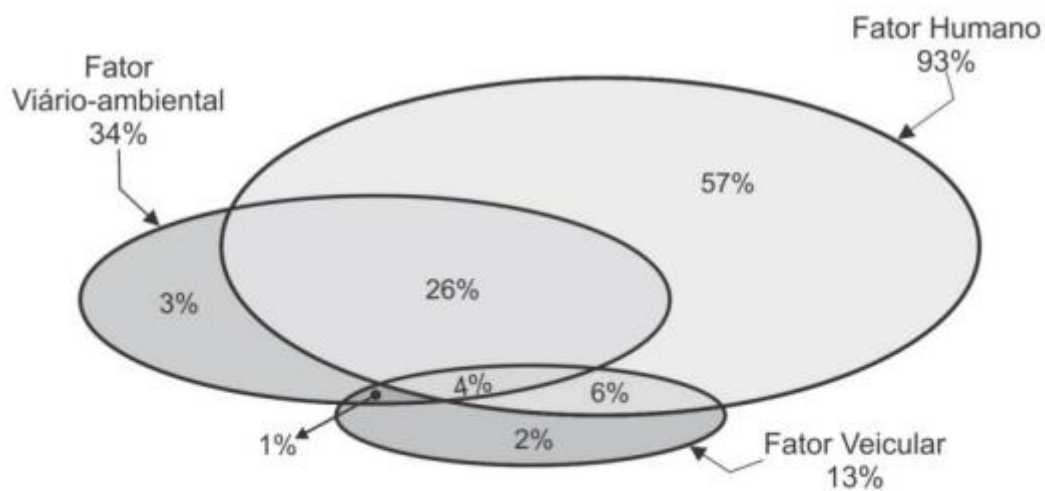
Inúmeras são as discussões, tanto no Congresso Nacional quanto nos Estados e no Distrito Federal, acerca da vistoria e da inspeção veicular.

O Código de Trânsito Brasileiro não foi capaz de diferenciar os tipos de inspeções e vistorias existentes e foi omissivo em inúmeros aspectos legais que acabam por ocasionar debates nas esferas legislativas e, eventualmente, na esfera judicial.

O resultado deste imbróglio é a não realização de vistorias e inspeções na frota de veículos nacional, que hoje já alcança 89.710.811 veículos (dados do DENATRAN de setembro de 2015), sendo, conseqüentemente, postergada a implantação de uma cultura na sociedade brasileira para a manutenção preventiva, e não apenas corretiva, desta imensa frota.

Inúmeros são os estudos que tipificam os fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes de trânsito. Estes fatores, via de regra, são agrupados em: fatores viário-ambiental; fatores humanos; e fatores veiculares.

Dentre estes estudos, destaca-se o produzido em 2007 pelo World Road Association, demonstrando que os fatores veiculares são responsáveis por nada menos que 13% dos acidentes de trânsito.



Fatores que contribuem para acidentes de trânsito e sua inter-relação.

Fonte: World Road Association, 2007.

Justifica-se, portanto, a implantação de medidas que visem garantir a manutenção da frota em circulação, pois esta medida tem o potencial de reduzir drasticamente o número de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, seus impactos.

Caso estas medidas já estivessem em vigor, somente no período de 2003 a 2013, nada menos que 55.517 pessoas não teriam ido a óbito e outras

221.000 pessoas não teriam sido feridos graves, vitimados por acidentes evitáveis em função da omissão do Poder Público.

Isto sem falar naqueles que são vitimados pela poluição causada pelos veículos automotores que, segundo estudos do Laboratório Inaíra, da USP, a cada 480 veículos a diesel inspecionados uma vida poderia ser salva. Nestes termos, e somente considerando os veículos a diesel, que correspondem a pouco mais de 10% da frota, anualmente, cerca de 20.000 vidas poderiam ser salvas.

Assim sendo, é preciso que seja revista a competência dos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal insculpidos no artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro.

O entendimento atual é de que somente é objeto de vistoria as situações previamente elencadas pelo CONTRAN em resolução. Entretanto, inúmeras resoluções são publicadas e posteriormente revogadas, causando dúvidas, embaraço, constrangimento e descrédito nas ações do órgão. Chegou-se ao ponto de o DENATRAN credenciar algumas milhares de empresas para a realização da vistoria veicular, nos termos da Resolução nº 282, do CONTRAN, e pouco tempo depois, revogada a resolução, descredenciar todas estas empresas, levando-as à falência e ao desemprego de milhares de pessoas.

O presente projeto, no tocante ao artigo 22, tem a intenção de criar inciso específico para o tema vistoria de identificação veicular, elencando outras situações não regulamentadas pelo CONTRAN, mesmo passados 18 anos de entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro. Importante destacar que, mesmo não estando regulamentado, estados como o Mato Grosso do Sul, Bahia e Rio de Janeiro regulamentaram tais vistorias como condição para o licenciamento, medida absolutamente assertiva no tocante à garantia da segurança no trânsito.

É preciso compreender que a vistoria que trata este artigo tem o condão de verificar os requisitos de identificação veicular não se confundido, de forma alguma, com a inspeção de segurança veicular e com a inspeção veicular ambiental.



A vistoria de identificação veicular tem o objetivo de garantir a originalidade e autenticidade do veículo, em especial no tocante às numerações identificadoras, tais como, placa, chassi e motor. Além disto, tem o objetivo de garantir a existência e funcionamento dos equipamentos mínimos obrigatórios, tais como, iluminação, cintos de segurança, vidros e espelhos retrovisores, pneus. Ou seja, trata-se de uma vistoria que garantirá ao proprietário do veículo condições mínimas de segurança e sua originalidade e autenticidade. Falta, entretanto, que tais vistorias sejam realizadas conforme normas técnicas, tais como aquelas editadas pela ABNT (NBR 14040/1998 e 14180/1998).

Além da vistoria de identificação veicular, insculpida no artigo 22, há a inspeção técnica veicular e a inspeção veicular ambiental, em tese previstas no artigo 104.

O artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro prevê a necessidade de uma inspeção para verificar as condições de segurança, e outra para verificar as condições de emissões de gases e de ruídos pelos veículos automotores.

No tocante à de emissões, o CTB delegou ao CONAMA o poder regulamentador. De fato, o CONAMA publicou a Resolução nº 418, de 2009, e delegou ao IBAMA a publicação de normativo técnico, realizado, então, no ano de 2010 na forma de uma Instrução Normativa, de nº 06.

Entretanto, apesar de haver todo o amparo legal e normativo técnico para a realização da inspeção veicular ambiental, a implantação da mesma depende de elaboração de plano de controle de poluição veicular e de programa de inspeção e manutenção de veículos em uso, atribuindo aos Estados e ao Distrito Federal a obrigação de elaborá-los e de aprová-los. Isto sem falar que a competência pela realização desta inspeção é do órgão ambiental do Estado e do Distrito Federal, e não do órgão ou entidade executivo de trânsito do mesmo.

Como resultado disto, temos inúmeros casos de fracassos na implantação da inspeção veicular ambiental, causando não apenas o descrédito em toda a população, haja vista a recente situação da cidade de

São Paulo, mas, também, o afastamento das empresas e entidades tecnicamente capacitadas.

Sendo a inspeção veicular ambiental condição para o licenciamento, nada mais lógico que a competência para a sua realização seja dos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Os órgãos ambientais podem, e devem atuar, como fiscalizadores das condições de emissões de gases e de ruídos da frota circulante, mas não como gestores e operadores da inspeção. E, ocorrendo a vistoria de identificação veicular para o licenciamento, nada mais lógico que a inspeção veicular ambiental seja realizada no mesmo local e pelos mesmos executores, sejam eles públicos ou privados.

No tocante à de segurança, ainda falando do artigo 104, o CONTRAN já editou resolução, entretanto revogada. Discute-se há mais de uma década, inclusive em reuniões da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN, minutas e mais minutas de nova resolução, sem que nada seja concluído, publicado e colocado em prática.

Não vejo a necessidade de se realizar uma inspeção, nos termos das normas técnicas do INMETRO e da ABNT, em toda a frota do país, uma vez que a vistoria de identificação veicular e a inspeção veicular ambiental, se realizadas anualmente como condição para o licenciamento, terão a capacidade de verificar e garantir o funcionamento dos elementos básicos e essenciais relacionados à segurança (se realizados conforme normas técnicas da ABNT).

A presente proposta vem a regulamentar, portanto, a necessidade de uma inspeção técnica somente na frota de uso intenso: basicamente caminhões, reboques, semi-reboques, ônibus, micro-ônibus, escolares, táxis e moto-táxis. Esta frota é aquela que em apenas um ano atinge quilometragem elevadíssima, quase na maioria dos casos maiores que 200.000 Km/ano. O desgaste de elementos mecânicos, tais como suspensão e freios, e os possíveis defeitos de diversos outros elementos, tais como protetores laterais, faixas refletivas, suportes de motores, eixos e carrocerias, somente são identificáveis quando realizados com a utilização de máquinas e equipamentos específicos e por pessoal qualificado, indo muito além do que é a capacidade

de uma vistoria de identificação veicular e de uma inspeção veicular ambiental. Daí o nome de Inspeção de Segurança Veicular.

Já em relação ao artigo 106, o Código de Trânsito em vigor restringiu sua realização a uma pequena gama de situações impedindo, portanto, que inúmeras outras situações tão críticas quanto àquelas já regulamentadas, sejam objeto de uma inspeção de segurança veicular.

Importante dizer que há centenas de empresas acreditadas pelo INMETRO como Organismos de Inspeção de Segurança Veicular, e licenciadas pelo DENATRAN como Instituições Técnicas Licenciadas, habilitadas para a realização da inspeção de segurança veicular. Tais empresas realizam estas inspeções segundo regulamentos técnicos aprovados pelo INMETRO e normas da ABNT, sob regras absolutamente rígidas, com a utilização de equipamentos mantidos calibrados / verificados por entidades integrantes da Rede de Metrologia Legal – RBC, e corpo técnico altamente qualificado e anualmente auditado por profissionais do INMETRO quanto a sua proficiência.

Não há dúvidas que um veículo resgatado de uma enchente deva passar por uma inspeção de segurança veicular para garantir que, por exemplo, freios, suspensão e motor, encontram-se íntegros e com suas capacidades de frenagem dentro dos limites legais estabelecidos. A título de exemplo, pegue um disco de freio de um veículo em movimento, que certamente estará a uma temperatura elevada, pelo atrito causado entre os discos e as pastilhas de freio, e mergulhe-os na água fria. Há o risco de estes discos de freio trincarem pela abrupta redução de temperatura causada pelo resfriamento imediato ao ser mergulhado na água. Quem hoje verifica isto? Quem hoje garante que tais veículos submetidos à estas condições se mantêm seguros para trafegar nas vias públicas?

Raciocínio análogo se aplica às demais situações acrescentadas a este artigo, em especial aqueles que são levados a hasta pública ou privada, aqueles recuperados de roubo ou furto e aqueles indenizados por sinistro, independente da monta.

Especificamente para os casos de veículos sinistrados, o fato de o CONTRAN ter restringido que a inspeção de segurança veicular seja obrigatória apenas quando a monta for média sendo, ainda, frágil os mecanismos adotados para a classificação desta monta, acabou por criar uma situação, a nível nacional, aonde veículos que tiveram danos estruturais, e conseqüentemente deveriam ser objeto de uma inspeção de segurança veicular, são classificados como pequena monta e, pasmem, quando estes veículos são segurados, para as seguradoras, em muitos dos casos são considerados irre recuperáveis mas reinseridos no mercado por meio dos leilões.

Por fim, o §3º do artigo 106 proposto neste projeto de lei prevê, ainda, que qualquer cidadão proprietário de veículo automotor possa realizar uma inspeção de segurança veicular independentemente de estar enquadrado nas situações que tornam compulsória a sua realização. Nos moldes atuais, um cidadão que possuir um veículo está proibido pelo CONTRAN de se utilizar dos serviços prestados pelas empresas acreditadas pelo INMETRO e licenciadas pelo DENTRAN para obter um certificado de segurança veicular de forma voluntária, independentemente de imposição legal. Ou seja, o legislador não apenas restringiu a realização da inspeção de segurança veicular a pouquíssimas situações, mas, ainda, inibe o cidadão de criar uma cultura de manutenção preventiva. Quando voluntariamente uma inspeção de segurança veicular é realizada, as eventuais não conformidades identificadas tem a capacidade de demonstrar defeitos que um mecânico não seria capaz de identificar apenas pela observação e, ainda, nortear o reparo do veículo, com vistas a atuar especificamente no problema detectado, sem que desperdícios ocorram como, por exemplo, troca de peças desnecessariamente.

Sala das Sessões, em                    de                    de 2016.

Deputado Bacelar – PTN/BA