

AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PROPOSIÇÃO DE
PLENÁRIO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 914-A, DE 2018

(Do Sr. Covatti Filho)

Susta a aplicação da Resolução nº 563, de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito - Contran; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. SANDERSON).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica sustada a aplicação da Resolução nº. 563, de 25 de fevereiro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de decreto legislativo em questão tem por finalidade sustar os efeitos da Resolução nº 563, de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, que dispõe sobre “[...] o sistema para a circulação de veículos e implementos rodoviários...”.

A proposição pretende sustar às exigências e gastos que estão sendo cobrados de municípios, cooperativas, construtoras e toda a cadeia produtiva que necessita do transporte viário de veículos pesados (caminhões) do tipo caçamba/basculante.

Ora, a medida implicará em custo para os municípios que possuem maquinário ultrapassado e sucateado, não parecendo por demais justo despesa de recurso público no cumprimento da resolução sem razoabilidade.

Não obstante a segurança veicular, o ato administrativo não deve retroagir, mas sim atingir caminhões caçamba/basculantes fabricados a partir de data futura à edição da medida, e não abarcando em veículos já incorporados as frotas existentes.

Portanto, não há qualquer razão ou bom senso na medida editada por aquele a quem foi atribuída a competência de órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito. Muito pelo contrário: é gritante a incoerência.

Nesse sentido, o renomado jurista Celso Antônio Bandeira de Mello afirma que “*não serão apenas inconvenientes, mas também ilegítimas – e, portanto, jurisdicionalmente inválidas –, as condutas desarrazoadas, bizarras, incoerentes ou praticadas em desconsideração às situações e circunstâncias que seriam atendidas por quem tivesse atributos normais de prudência, sensatez e disposição de acatamento às finalidades da lei atributiva da discreção manejada*”. Assim, é inconcebível que os dispositivos da Resolução nº 563, de 2015, do Contran, surtam efeitos no ordenamento jurídico brasileiro.

Ante todas as considerações expostas, rogamos o apoio dos nobres Pares para aprovar o presente Projeto de Decreto Legislativo.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 2018.

Deputado COVATTI FILHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

RESOLUÇÃO N° 563, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2015

Dispõe sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT);

Considerando o disposto no art. 103 do CTB, que determina que o veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e as condições de segurança estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro e em normas do CONTRAN;

Considerando a necessidade de regulamentar a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo de carroceria basculante;

Considerando o disposto nos processos de número 80000.003354/2014-59, 80000.005901/2014-31, 80000.010253/2014-34 e 80020.001175/2014-49;

RESOLVE:

Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante.

Art. 2º O disposto nesta Resolução não se aplica ao caminhão-trator sem sistema hidráulico, não destinado à operação com basculante.

Art. 3º Os seguintes sistemas de segurança são definidos na norma ABNT NBR 16141 e apresentados a seguir:

I – dispositivo de segurança primário – dispositivo que impede o acionamento da tomada de força de forma involuntária e de modo que, para o acionamento, sejam necessários dois comandos de acionamentos ou um comando de dois estágios;

II – dispositivo de segurança secundário – aviso visual e sonoro, com intuito de alertar o operador sobre o acionamento da tomada de força, sendo que o aviso visual deverá ser colocado na altura do painel e no campo visual do operador;

III – dispositivo de segurança terciário – dispositivo eletrônico de controle do acionamento da tomada de força que objetiva garantir que o caminhão não passe de 10 km/h com a tomada de força ligada.

Art. 4º O veículo do tipo carroceria basculante deverá possuir sistema hidráulico que utilize o sistema de segurança Tipo A, que é composto pelos dispositivos de segurança primário e secundário, ou o Tipo B, composto pelos dispositivos de segurança primário e terciário.

Art. 5º Os veículos do tipo carroceria basculante deverão possuir fixados no para-brisa os avisos de alerta e segurança sobre a operação dos dispositivos.

Parágrafo único. A apresentação do Certificado de Segurança Veicular (CSV) será exigida anualmente para o licenciamento destes veículos.

Art. 6º Cabe ao implementador fornecer o manual de operação do sistema de basculamento e a descrição do sistema de segurança juntamente com o implemento, sendo obrigatória, pelo menos, a utilização do Tipo A.

Art. 7º O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) poderá, a qualquer tempo, solicitar ao implementador ou ao instalador do conjunto hidráulico a apresentação dos

resultados de ensaios que comprovem o atendimento das exigências estabelecidas nesta Resolução.

Art. 8º Os caminhões e implementos nacionais e importados do tipo carroceria basculante, a partir de 1º de janeiro de 2017, somente poderão transitar nas vias terrestres abertas a circulação se atenderem aos requisitos desta Resolução.

Parágrafo único. Faculta-se a adoção desta Resolução a partir da data de sua publicação.

Art. 9º A não observância dos preceitos desta Resolução sujeita o infrator às penalidades previstas nos incisos IX ou X do artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 10. Esta Resolução entrará em vigor na data da sua publicação.

Alberto Angerami
Presidente

Guilherme Moraes Rego
Ministério da Justiça

Alexandre Euzébio de Moraes
Ministério dos Transportes

Himário Brandão Trinas
Ministério da Defesa

José Maria Rodrigues de Souza
Ministério da Educação

Luiz Fernando Fauth
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Edilson dos Santos Macedo
Ministério das Cidades

Marcelo Vinaud Prado
Agência Nacional de Transportes Terrestre

Margarete Maria Gandini
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo acima ementado, de autoria do Deputado Covatti Filho, pretende sustar a aplicação da Resolução nº 563, de 25 de novembro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, que dispõe “sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante”. A regulamentação instituiu a exigência de sistema de segurança para evitar o levantamento involuntário da caçamba e ainda de obtenção de Certificado de Segurança Veicular (CSV), o qual deve ser renovado anualmente após inspeção técnica.

Na justificação do PDC, o Autor ressalta que a norma trouxe exigências e gastos excessivos para municípios e toda cadeia produtiva que depende do transporte rodoviário por meio de caminhões do tipo carroceria basculante. Argumenta que a Resolução é desarrazoada na medida em que “o ato administrativo não deve retroagir, mas sim atingir caminhões caçamba/basculantes fabricados a partir de data futura à edição da medida, e não abarcando em veículos já incorporados as frotas existentes”.

O PDC foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que também apreciará o mérito da matéria. O projeto está sujeito à apreciação do Plenário e segue em regime de tramitação ordinária.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

Na forma do disposto no Regimento Interno da Câmara dos Deputados, em seu art. 32, inciso XX, o projeto vem a esta Comissão, tendo em vista a competência para análise de mérito da matéria.

O Projeto de Decreto Legislativo acima ementado, de autoria do Deputado Covatti Filho, pretende sustar a aplicação da Resolução nº 563, de 25 de novembro de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, que dispõe “sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante”. A regulamentação instituiu a exigência de sistema de segurança para evitar o levantamento involuntário da caçamba e ainda de obtenção de Certificado de Segurança Veicular (CSV), o qual deve ser renovado anualmente após inspeção técnica.

De pronto devemos informar que concordamos com o Autor que a referida Resolução trouxe custos excessivos para adaptação e manutenção dos caminhões do tipo carroceria basculante. Tal tipo de exigência sempre nos remete ao famoso episódio dos extintores de incêndio, ocorrido há alguns anos, entre outros absurdos produzidos pelo Contran.

É evidente que temos profunda preocupação com a segurança no trânsito, porém as normas regulamentares, como o caso em análise, devem conter justificação que fundamente sua existência. Nesse caso, devemos analisar se as exigências impostas aos cidadãos possuem relação proporcional com o aumento da segurança viária. A fim de se verificar as bases para a tomada de decisão que afetou milhares de proprietários de veículos desse tipo, realizamos a análise de todos os processos que serviram como referência para a edição da norma, quais sejam: 80000.003354/2014-59; 80000.005901/2014-31; 80000.010253/2014-34; 80020.001175/2014-49.

Fato comum a todos os quatro processos foi a motivação da peça inicial: um acidente, no dia 28 de janeiro de 2014, envolvendo um caminhão que estava com a caçamba elevada e que atingiu uma passarela na cidade do Rio de Janeiro. Da mesma forma, todos os processos solicitavam a instalação de dispositivos

de aviso, sonoro e/ou visual, para alertar o motorista que a caçamba estava em posição de perigo para tráfego. O que nenhum desses documentos trouxe foi um estudo estatístico indicando a incidência desse tipo de acidente. Muito menos qualquer informação sobre a causa da elevação da caçamba nesse ou em outros acidentes desse tipo.

Certamente o processo para ter início não necessita de informações técnicas completas sobre o assunto. E por essa razão, o Contran conta com suas Câmaras Temáticas, que, por expressa previsão contida no art. 13 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, “têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado”.

Por esse motivo, os processos foram encaminhados para a Câmara Temática de Assuntos Veiculares – CTAV. Transcrevemos abaixo, **NA ÍNTEGRA**, a “Análise” da CTAV acerca da implementação em questão, conforme consta do Parecer 110/2012-2014/CTAV/Contran:

“Visando sanar os problemas com a operação indevida da caçamba basculante, a Associação Brasileira de Normas Técnicas elaborou a norma ABNT NBR 16141:2013, que estabelece os requisitos mínimos de segurança do sistema hidráulico utilizado em implementos rodoviários do tipo basculante objetivando evitar falha operacional e falha hidráulica.”

Reforço que o trecho lido não foi a Ementa nem a Conclusão do Parecer, mas sim todo o texto contido naquilo que, pasmem, denominaram Análise do Parecer, que serviu de embasamento técnico para que o Contran aprovasse a Resolução em questão. Alertamos que, sem o real conhecimento das causas da elevação das caçambas basculantes, fica até a dúvida de qual seria, objetivamente, a finalidade da norma regulamentar. Seria o de alertar o motorista? Seria impedir o acionamento da tomada de força de forma involuntária? Seria a correção de eventuais falhas mecânicas na tomada de força do sistema basculante? Obviamente, sem a análise de acidentes desse tipo, não há como enfrentar diretamente o problema. A impressão que nos passa, desculpem a expressão, é a de que o Contran “atirou para todos os lados”.

Cabe neste momento tentar refletir sobre quais foram os motivos que respaldaram a tomada de decisão. Porém, nos deparamos com os seguintes questionamentos. Onde estão as estatísticas de acidentes desse tipo? Houve investigação sistemática desse tipo de acidente? Quais foram as causas que levaram à elevação das caçambas? Era indispensável a edição de uma norma? Quais são as diversas soluções e dispositivos apropriados para evitar tais acidentes? Qual a efetividade e o custo de cada um deles?

Fazemos aqui mais um esclarecimento. Os processos foram iniciados com a sugestão de exigir a instalação de dispositivos de aviso na cabine do condutor. A Resolução, ao final de todo o processo, além de exigir a instalação desse e de ao menos mais outro dispositivo, instituiu a exigência de vistoria técnica anual para obtenção do CSV. Essa, sem dúvida, foi a imposição mais descabida da norma. Ainda que fosse comprovada a necessidade do sistema de segurança nos moldes

propostos; ainda que fosse comprovada a necessidade de obtenção de CSV; qual a razão do CSV ser obtido anualmente? Tomemos para efeito de comparação a alteração do sistema de freios, em que o CSV é exigido uma única vez. Para o sistema de segurança da carroceria basculante, há justificativa de desgaste de componentes dos dispositivos ou de regulagem dos mecanismos que indiquem periodicidade tão curta?

Não obstante a ausência de estudos de accidentalidade, a instalação de equipamentos simples e de baixo custo poderia ser ao menos considerada na análise, como, por exemplo, os dispositivos sonoros de indicação de marcha à ré. Tais dispositivos, assim como faróis e luzes de freio, podem ter sua funcionalidade verificada por agentes de trânsito em ações de fiscalização. Dessa forma, não nos parece nada razoável a exigência imposta pelo Contran sem estudos que justifiquem tamanha desproporcionalidade na norma questionada, sendo necessária e urgente a sustação da Resolução em tela.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 914, de 2018.

Sala da Comissão, em 11 de setembro de 2019.

Deputado SANDERSON
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 914/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sanderson.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Leda Sadala, Leônidas Cristina, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vladimir Garotinho, Afonso Hamm, Alexandre Leite, Aiel Machado, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Carla Zambelli, Hugo Leal, Hugo Motta, Juarez Costa, Juninho do Pneu, Júnior Mano, Juscelino Filho, Miguel Lombardi, Nicoletti, Paulo Azi, Ricardo Pericar, Sergio Vidigal, Vermelho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO