



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 3.744-C, DE 2008**

(Do Sr. Eliene Lima)

Torna obrigatório o uso de aparelho limitador de velocidade por todos os veículos do transporte público coletivo; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste e do de nº 5.198/09, apensado (relator: DEP. MIGUEL CORRÊA); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e aprovação do de nº 5.198/09, apensado, com substitutivo (relator: DEP. EDINHO ARAÚJO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa deste, do de nº 5198/09, apensado, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. WELLINGTON ROBERTO).

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 do Plenário - Art. 24, II, "g"

(*) Atualizado em 13/02/20, para inclusão de apensados (3)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 5198/09

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
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

V - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

VI - Novas apensações: 2838/19 e 5971/19

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todo veículo de transporte público fica obrigado a ter instalado um aparelho limitador de velocidade.

Art. 2º O limitador de velocidade deve estar regulado para que os veículos não ultrapassem 80 km/h (oitenta quilômetros por hora).

Art. 3º Fica a cargo das empresas de ônibus e proprietários de vans os custos de instalação e manutenção do sistema.

Art. 4º Caberá aos órgão competentes a fiscalização periódica do sistema limitador de velocidade, bem como a aplicação das penalidades dispostas no Código Nacional de Trânsito.

Art. 5º As empresas de ônibus e proprietários de vans terão o prazo de 1(um) ano da data de publicação desta lei para a implantação do sistema nos veículos.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, nos dias de hoje, são muito comuns notícias envolvendo acidentes com ônibus e vans em todo Brasil e essas ocorrências quase sempre têm como causa a imprudência de motoristas que teimam em andar em altíssima velocidade.

As vítimas, principalmente os passageiros e porventura pedestres, ou perdem a vida, ou adquirem sequelas para sempre ou, ainda escapam ilesos por milagre. Nesse último caso, diga-se a minoria. Por isso que é importante instituir no país a implementação nos ônibus e vans de transporte coletivo, sejam eles municipais, intermunicipais e interestaduais, os limitadores de velocidade. Vale salientar que esses aparelhos já foram testados em algumas capitais brasileiras como São Paulo e Vitória, onde houve sensível redução no número de acidente por alta velocidade envolvendo transporte coletivo.

Especialistas se referem aos limitadores de velocidade como futuro não só para o transporte coletivo, mas também para todos os veículos de passeio e de transporte de cargas.

Pelo exposto e pela oportunidade da medida que peço aos nobres pares a aprovação da matéria em tela.

Sala das Sessões, 16 de junho de 2008.

Deputado ELIENE LIMA

PROJETO DE LEI N.º 5.198, DE 2009

(Do Sr. Jefferson Campos)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3744/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera os arts. 61 e 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a circulação de veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.

.....

II -

a)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus, microônibus e veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo;

.....”(NR)

Art. 3º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.

.....

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

.....”(NR)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

É comum ver-se nas cidades os veículos utilizados no transporte público alternativo de passageiros circularem em condições que comprometem a segurança do trânsito, desenvolvendo velocidade incompatível com a permitida para a via, além de manobras arriscadas nos pontos de paradas.

Impõe-se a presença do ente estatal responsável pela prestação do serviço público, fiscalizando, de forma, regular e severa, o cumprimento da legislação existente.

Se utilizado para o mesmo fim, transporte público coletivo de passageiros, aos veículos devem ser impostas as mesmas exigências, independente de suas dimensões e potência, sejam vans e kombis do transporte alternativo, sejam ônibus e microônibus de transporte convencional.

Assim, deve-se exigir dos veículos utilizados no transporte público alternativo a velocidade de 90 Km/h nas rodovias, como também o tacógrafo como equipamento obrigatório, para facilitar os procedimentos defiscalização.

Com as alterações propostas ao Código de Trânsito Brasileiro, pretende-se nivelar a prestação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros alternativo e convencional a um mesmo patamar de segurança, beneficiando à população usuária.

Tendo em vista um trânsito seguro e responsável, contamos com o apoio dos nossos Pares pela aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de maio de 2009.

JEFFERSON CAMPOS
DEPUTADO FEDERAL PTB/SP

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

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 III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA
.....

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

- a) nas rodovia;
- 1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e

motocicletas; [*\(Item com redação dada pela Lei nº 10.830, de 23/12/2003\)*](#)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

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 encarregadores 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 encarregados, 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*)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, de autoria do nobre Deputado Eliene Lima, busca tornar obrigatório, em todos os veículos do transporte público coletivo de passageiros, o uso e a instalação de aparelhos limitadores de velocidade. É o que se lê em seu art. 1º.

No art. 2º, determina-se que o limitador de velocidade deve estar regulado para que os veículos não ultrapassem 80 km/h (oitenta quilômetros por hora). Já o art. 3º prevê que ficarão a cargo das empresas de ônibus e dos proprietários de vans – vale dizer, camionetas – os custos de instalação e manutenção do sistema.

O art. 4º atribui aos órgãos competentes a fiscalização periódica do sistema limitador de velocidade, bem como a aplicação das penalidades previstas no Código Nacional de Trânsito.

As empresas de ônibus e os proprietários de vans ou camionetas terão o prazo de 1 (um) ano, a partir da data de publicação da lei que resultar do projeto comentado, para a implantação do sistema nos veículos. A lei entrará em vigor na data da sua publicação, como previsto no art. 6º, último da proposição.

A proposição em tela foi distribuída às comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e de Viação e Transportes, para análise do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD. Tramita em regime de apreciação conclusiva pelas Comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao PL nº 3.744, de 2008.

Em 05 de novembro de 2008, o então Presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio designou relatora a Deputada Aline Corrêa. O parecer desta ilustre deputada, porém, não chegou a ser votado.

Em 1º de abril de 2009, foi designado relator da iniciativa sob análise o deputado Marcelo Serafim. Passados 15 dias, o nobre parlamentar apresentou seu parecer. No entanto, antes da sua apreciação pela douta Comissão, a Mesa determinou a apensação do Projeto de Lei nº 5.198, de 2009, de autoria do Deputado Jefferson Campos. Em seguida, tive a honra de ser designado, pela

Presidência desta Comissão, para relatar o Projeto de Lei original e o apensado.

O Projeto de Lei apensado pretende determinar, em seu art. 1º, a alteração dos arts. 61 e 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Os artigos mencionados e as alterações propostas versam sobre a circulação de veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo. Caso aprovada a proposição em tela, o art. 61 da referida Lei passará a vigorar com a determinação de que a velocidade máxima permitida nas rodovias será de noventa quilômetros por hora para ônibus, microônibus e, também, sendo este o ponto que se acrescenta à norma vigente, para veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo.

Em relação ao art. 105 da Lei 9.503, de 1997, que relaciona os equipamentos obrigatórios nos veículos, propõe-se sua alteração de forma a que veículos que transportem cinco passageiros – e não dez, como prevê a referida Lei – sejam obrigados a utilizar “equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O motivo primeiro que levou os nobres parlamentares a apresentarem os projetos de lei aqui comentados é evidente: a preocupação com a segurança dos passageiros. A ciência do trânsito e do transporte já deixou muito claro que a velocidade é um dos elementos centrais na determinação de acidentes, inclusive com fatalidades, e, por isso, quero cumprimentar os nobres colegas pela iniciativa. Acredito, mesmo, que necessitamos de muitas ações dessa natureza - não só no Parlamento, mas em todas as áreas -, pois é excessivo o número de acidentes que ainda ocorrem no Brasil.

Quero crer, porém, que há alternativas mais diretas e adequadas para se atingir os fins propostos. Espero, inclusive, contar com a compreensão dos nobres autores e convido-os a acompanharem-me na reflexão que se segue.

Em primeiro lugar, a limitação mecânica da velocidade em 80 km/h, conforme determina a lei e o Projeto principal, ou de 90 km/h, de acordo com o Projeto acessório, pode, na realidade, vir a causar acidentes, ao invés de contribuir para reduzi-los. É que, ainda que sem a intenção de infringir a lei, há momentos em que evitar uma colisão ou um acidente depende, exatamente, da capacidade do veículo de exceder a velocidade de 80 km/h ou de 90 km/h. É o caso, essencialmente, das ultrapassagens. Nelas, o corte de potência provocado pelo equipamento limitador de velocidade, o que ocorreria de forma independente do comando do motorista, pode provocar o acidente. A rapidez na ultrapassagem, todos sabemos, é fator de redução de riscos e, sendo assim, a proposição em tela viria, ao contrário, elevá-los.

Outra razão é a obrigatoriedade já existente, há mais de dez anos, do uso do registrador instantâneo de velocidade, em todos os veículos de carga e de passageiros, sendo que, nestes, a exigência hoje em vigor aplica-se àqueles veículos com capacidade acima de dez passageiros. A Agência Nacional de

Transportes Terrestres – ANTT, responsável pela fiscalização destes registradores, ainda não dispõe da estrutura necessária e suficiente para garantir o fiel cumprimento da lei. Uma eventual aprovação da presente proposição exigiria esforço adicional de fiscalização.

A argumentação acima vale, também, para o Projeto de Lei apensado, de nº 5.198, de 2009 que trata do transporte alternativo.

Segundo informações disponíveis no sítio da internet da Associação Brasileira de Educação para o Trânsito, apenas 13% dos tacógrafos instalados sofrem vistorias periódicas. Sua fiscalização só é feita mediante amostragem e ela ocorre apenas em 85 dos mais de 500 terminais rodoviários de passageiros existentes no Brasil. Antes de se pensar em nova lei, é necessário dar condições ao INMETRO e à ANTT para que possam cumprir suas funções.

Há ainda outra razão para nos posicionarmos contrariamente às proposições em comento. A implantação dos equipamentos mencionados virá adicionar custo aos operadores do sistema de transporte coletivo de passageiros. Este, como sabemos, é uma concessão, e as normas legais vigentes impõem ao concedente, vale dizer, ao Poder Público, manter o equilíbrio econômico e financeiro dos contratos. Assim, a eventual aprovação desta proposição viria implicar custo adicional repassado pelas empresas aos usuários e entendemos que não se deva apenar, ainda mais, o passageiro.

Certamente que o Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, prevê em seu art. 3º que serão as empresas que deverão arcar com o ônus da aquisição, instalação e manutenção dos equipamentos. A Lei Maior, porém, assim como inúmeras decisões judiciais, determinam que a imposição de ônus a concessionários implica a revisão das tarifas e a restauração do equilíbrio econômico e financeiro dos contratos de concessão ou de permissão. Assim, a elevação das tarifas, em decorrência da aprovação da presente proposição, ou da sua apensada, implicaria elevação das tarifas de transporte coletivo em todo o Brasil. Não entendemos, repito, como justo, que os passageiros venham a ser onerados pela norma proposta, norma esta que, ainda mais, é de questionável eficácia, em razão das dificuldades de fiscalização.

Pelas razões apontadas, **SOMOS PELA REJEIÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 3.744, DE 2008, E DO SEU APENSADO, O PROJETO DE LEI Nº 5.198, DE 2009.**

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2009.

Deputado Miguel Corrêa
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.744/2008, e o PL

5.198/2009, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Miguel Corrêa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Dr. Ubiali - Presidente, Edson Ezequiel, Evandro Milhomen, Fernando de Fabinho, Jairo Carneiro, Jurandil Juarez, Laurez Moreira, Miguel Corrêa, Uldurico Pinto, Vicentinho Alves, Aelton Freitas, Guilherme Campos, Jairo Ataíde, José Carlos Machado, Silas Brasileiro e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 10 de março de 2010.

Deputado DR. UBIALI
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em análise, de autoria do nobre Deputado Eliene Lima, pretende tornar obrigatório o uso de dispositivo limitador de velocidade em todos os veículos de transporte público coletivo. O PL determina que esses veículos não ultrapassem 80 km/h e imputa o custo de instalação às empresas de ônibus e aos proprietários de vans. Dá ainda o prazo de um ano para que os veículos sejam equipados com o referido dispositivo.

Apensado à proposição principal temos o PL nº 5.198, de 2009, do Deputado Jefferson Campos, que altera o art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro para determinar que os veículos utilizados no transporte coletivo alternativo não trafeguem em velocidade superior a 90 km/h nas rodovias. Também modifica o art. 105 para obrigar que os veículos com mais de cinco lugares sejam equipados com registrador instantâneo de velocidade e tempo (tacógrafo).

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei principal, de autoria do nobre Deputado Eliene Lima, pretende tornar obrigatório o uso de dispositivo limitador de velocidade em todos os veículos de transporte público coletivo.

De fato, o número de acidentes automobilísticos cresce a cada ano no Brasil, onde já são contabilizados cerca de quarenta mil mortos e outros milhares de feridos em ruas, avenidas e rodovias de todo o País. Boa parte das vítimas dos acidentes estavam a bordo de ônibus ou micro-ônibus no momento da ocorrência.

Entretanto, não obstante a boa intenção no Autor da proposta em exame, por uma questão de economia processual, havemos por bem rejeitá-la, uma vez que projeto de lei idêntico já foi aprovado nesta Comissão no ano de 2013. Trata-se do PL nº 936, de 2011, do Deputado Leonardo Quintão, que inclui dispositivo

limitador de velocidade entre os equipamentos obrigatórios dos caminhões, veículos de transporte escolar e veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares.

O projeto apensado, por sua vez, altera o art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – para inserir os veículos utilizados no transporte público alternativo no rol dos veículos submetidos à velocidade máxima de 90 km/h nas rodovias. Também determina que o tacógrafo passe a equipar os veículos que transportam mais de cinco passageiros.

Com relação à primeira proposta de alteração, julgamos ser desnecessária a mudança pretendida, uma vez que o Anexo 1 do CTB define como micro-ônibus os veículos de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros, o que acaba por incluir as vans utilizadas no transporte alternativo. Dessa forma, as vans já são registradas nos órgãos de trânsito como micro-ônibus e estão submetidas às regras impostas a esse tipo de veículo.

Com relação ao tacógrafo para veículos com mais de cinco lugares, entendemos que essa mudança acabaria por abranger vários tipos de veículos que comportam mais de cinco passageiros e são atualmente utilizados para transporte familiar. Dessa forma, estaríamos criando uma dificuldade para os proprietários desses automotores, que seriam obrigados a instalar o tacógrafo sem nenhuma justificativa plausível. Por esse motivo, estamos apresentando um substitutivo no qual mantemos a ideia do tacógrafo, aprimorando, entretanto, a redação do projeto de lei apensado para tornar mais efetiva a sua obrigatoriedade para os veículos de transporte coletivo de passageiros com mais de dez lugares.

Considerando os argumentos apresentados, nosso voto é pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei n.º 3.744, de 2008, e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei n.º 5.198, de 2009, apensado, na forma do substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado EDINHO ARAÚJO
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.744, DE 2008

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, regular a utilização do equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular a utilização do equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

Art. 2º Os artigos 230, 279 e 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes modificações:

Art. 230.

XIV – sem o registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou no caso de este equipamento apresentar uma das seguinte irregularidades:

- a) viciado ou defeituoso;*
- b) com leitura inacessível à fiscalização ou sem as informações mínimas estabelecidas pelo CONTRAN;*
- c) sem estar devidamente selado e lacrado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO;*
- d) sem estar aprovado em verificação metrológica periódica pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO.*

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes);

Medida administrativa – retenção do veículo;

.....

Art. 279. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, caberá ao perito oficial encarregado do levantamento pericial retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

Parágrafo único. Na ausência do perito oficial, o agente da autoridade de trânsito responsável pelo registro do acidente poderá retirar e manter sob sua guarda o disco ou unidade armazenadora do registro, devendo encaminhá-lo com a maior brevidade possível à Polícia Judiciária.

Art. 280

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, câmera de monitoramento visual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulados pelo CONTRAN.

.....”(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado EDINHO ARAÚJO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.744/2008, e aprovou o PL 5.198/2009, apensado, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Edinho Araújo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues e Washington Reis - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Hugo Leal, Jaime Martins, João Leão, Lúcio Vale, Renzo Braz, Vanderlei Macris, Zoinho, Edinho Bez, Fabio Reis, Jose Stédile, Leopoldo Meyer, Mauro Lopes e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 6 de agosto de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, regular a utilização do equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular a utilização do equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo.

Art. 2º Os artigos 230, 279 e 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com a seguintes modificações:

Art. 230.

XIV – sem o registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou no caso de este equipamento apresentar uma das seguinte irregularidades:

- a) viciado ou defeituoso;*
- b) com leitura inacessível à fiscalização ou sem as informações mínimas estabelecidas pelo CONTRAN;*
- c) sem estar devidamente selado e lacrado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO;*
- d) sem estar aprovado em verificação metrológica periódica pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO.*

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes);

Medida administrativa – retenção do veículo;

.....

Art. 279. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, caberá ao perito oficial encarregado do levantamento pericial retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

Parágrafo único. Na ausência do perito oficial, o agente da autoridade de trânsito responsável pelo registro do acidente poderá retirar e manter sob sua guarda o disco ou unidade armazenadora do registro, devendo encaminhá-lo com a maior brevidade possível à Polícia Judiciária.

Art. 280

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, câmera de monitoramento visual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulados pelo CONTRAN.

.....”(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 6 de agosto de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, estabelece o uso obrigatório de aparelho limitador de velocidade por todos os veículos do transporte público coletivo.

Nos termos do art. 2º do projeto, o limitador de velocidade deve estar regulado para que os veículos não ultrapassem 80 km/h (oitenta quilômetros por hora).

De acordo com o art. 3º, fica a cargo das empresas de ônibus e proprietários de vans os custos de instalação e manutenção do sistema, sendo que, consoante o art. 5º da proposição, a sua implantação deve ser concluída no prazo de um ano contado da data da publicação da lei.

Na justificção, o nobre autor registra o elevado número de acidentes que envolvem ônibus e vans do transporte público coletivo no Brasil, muitos deles ocasionados pela alta velocidade empreendida pelos motoristas desses veículos. Ressalta ainda que os aparelhos limitadores de velocidade já foram testados em algumas capitais brasileiras como São Paulo e Vitória, onde houve sensível redução no número de acidentes causados por alta velocidade envolvendo veículos do transporte coletivo.

Ao Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, foi apensado o Projeto de Lei nº 5.198, de 2009, de autoria do Deputado Jefferson Campos, que altera os arts.

61 e 105 do Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de:

- 1) fixar em 90 km/h (noventa quilômetros por hora) a velocidade máxima permitida para os veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo;
- 2) reduzir o número de lugares, de dez para seis ou mais, cujos veículos são obrigados a possuir equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (i.e., o tacógrafo).

Distribuídos os projetos acima referidos para a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC), o parecer deste Órgão Colegiado foi aprovado em 10/03/2010 (publicado no Diário da Câmara dos Deputados – DCD, em 17/03/2010), no sentido da rejeição tanto do Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, principal, quanto do Projeto de Lei nº 5.198, de 2009, apensado.

Aduziu-se que a limitação mecânica da velocidade dos ônibus, micro-ônibus e vans do transporte público coletivo em 80 km/h ou 90 km/h pode, ao contrário do que é pretendido nesses projetos, causar acidentes, pois muitas vezes, a exemplo do momento da ultrapassagem em uma rodovia, é necessário que o veículo exceda as referidas velocidades como forma de evitar o acidente automobilístico.

Quanto ao PL nº 5.198, de 2009, que aumenta a quantidade de veículos que obrigatoriamente deveriam possuir o tacógrafo, a CDEIC considerou que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT fiscaliza de modo deficitário o uso do referido equipamento e que não é conveniente aumentar a quantidade de veículos que devem possuí-lo sem antes dotar a ANTT da estrutura necessária e suficiente para garantir o fiel cumprimento da lei.

Por fim, alegou-se que as mencionadas proposições acarretariam o aumento das tarifas do transporte público coletivo, ao imputarem às empresas de ônibus e proprietários de vans os custos de instalação e manutenção dos equipamentos de registro ou de limitação da velocidade dos veículos, razão pela qual os projetos deveriam ser rejeitados.

Posteriormente encaminhados para a Comissão de Viação e Transportes (CVT), este Órgão Colegiado aprovou parecer em 28/05/2014 (publicado no Diário da Câmara dos Deputados – DCD, em 29/08/2014), no sentido da rejeição do Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, principal, e da aprovação do Projeto de Lei nº 5.198, de 2009, apensado, na forma do substitutivo apresentado pelo relator. Registre-se que o PL nº 3.744, de 2008, foi rejeitado na CVT, tendo em vista a aprovação anterior, no âmbito dessa mesma Comissão, do PL nº 936, de 2011, o qual possui teor idêntico ao do PL nº 3.744/2008.

Relativamente ao PL nº 5.198/2009, a CVT afirmou que a fixação em 90 km/h da velocidade máxima permitida para os veículos utilizados no transporte público coletivo alternativo seria desnecessária, vez que o Anexo 1 do Código de Trânsito Brasileiro define como micro-ônibus os veículos de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros, o que significa que as vans utilizadas no transporte alternativo já se encontram com a velocidade máxima permitida limitada em 90 km/h. Afirmou ainda a CVT que a redução do número de lugares, de dez para

seis ou mais, para o fim de exigir o tacógrafo, abrangeria vários tipos de veículos que são atualmente utilizados para transporte familiar, sem que haja justificativa plausível para tanto. Em consequência, foi apresentado um substitutivo que busca tornar mais afetiva a obrigação de utilização do tacógrafo para os veículos do transporte coletivo de passageiros com mais de dez lugares.

Nos termos do art. 24, II, “g”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, os projetos, em face de pareceres divergentes, perderam a apreciação conclusiva e passaram a ser da competência do Plenário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, a), cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria.

Quanto à constitucionalidade, considera-se que os Projetos de Lei nº 3.744, de 2008, principal, e nº 5.198, de 2009, apensado, bem como o substitutivo apresentado a este último, são compatíveis com a Constituição Federal, tendo em vista que a matéria “trânsito e transporte” é da competência legislativa da União, a teor do art. 22, inciso XI, da Carta Política e pode ser disposta em lei ordinária, exatamente nos termos propostos nos projetos sob exame. Ainda sob o aspecto da formalidade, não se vislumbrou a invasão de qualquer iniciativa legislativa exclusiva prevista na Constituição Federal. Em relação à constitucionalidade material, entende-se que os projetos não violam os valores fundamentais contidos nos princípios e regras da Carta da República.

No que concerne à juridicidade, observa-se que as proposições ora examinadas, em nenhum momento, contrariam os princípios gerais do direito que informam o sistema jurídico pátrio. Eis por que são jurídicas.

Quanto à técnica legislativa, foram respeitadas as normas da Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001.

Por todo o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica do Projeto de Lei nº 3.744, de 2008, principal; e do Projeto de Lei nº 5.198, de 2009, apensado, inclusive do substitutivo a ele apresentado na Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 27 de outubro de 2015.

Deputado WELLINGTON ROBERTO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade

e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.744/2008, do Projeto de Lei nº 5.198/2009, apensado, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Wellington Roberto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arthur Lira - Presidente, Aguinaldo Ribeiro, Osmar Serraglio e Veneziano Vital do Rêgo - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Altineu Côrtes, André Fufuca, Andre Moura, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Bacelar, Betinho Gomes, Bonifácio de Andrada, Bruno Covas, Capitão Augusto, Chico Alencar, Covatti Filho, Cristiane Brasil, Danilo Forte, Delegado Éder Mauro, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Felipe Maia, Índio da Costa, João Campos, Jorginho Mello, José Carlos Aleluia, José Fogaça, Júlio Delgado, Juscelino Filho, Jutahy Junior, Luciano Ducci, Luis Tibé, Luiz Couto, Luiz Sérgio, Mainha, Marcelo Aro, Padre João, Pastor Eurico, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Paulo Teixeira, Pedro Cunha Lima, Rodrigo Pacheco, Rogério Rosso, Ronaldo Fonseca, Rubens Pereira Júnior, Sergio Souza, Tadeu Alencar, Valmir Prascidelli, Wadih Damous, Delegado Waldir, Gorete Pereira, Lincoln Portela, Manoel Junior, Mauro Lopes, Odorico Monteiro, Paulo Freire, Professor Victório Galli, Sandro Alex, Silas Câmara, Subtenente Gonzaga, Valtenir Pereira e Wolney Queiroz.

Sala da Comissão, em 11 de novembro de 2015.

Deputado ARTHUR LIRA
Presidente

PROJETO DE LEI N.º 2.838, DE 2019 (Do Sr. Cleber Verde)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a exigência de comprovação de verificação metrológica em equipamento de uso obrigatório, em veículos afetados pelas normas junto aos Órgãos e entidades Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3744/2008.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 105.

.....

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, o cronotacógrafo, certificado anualmente, por órgão ou entidade de metrologia legal, diretamente ou por entidade pública ou privada, previamente credenciada por estes.”(NR)

Art. 2º - Acrescenta-se ao artigo 131, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, o § 4º, com a seguinte redação:

“**Art. 131.**

.....

§ 4º Ao licenciar o veículo que utilizem obrigatoriamente o registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, o cronotacógrafo, nos termos do art. 105 inciso II, o proprietário deverá comprovar, a existência de verificação metrológica, do referido equipamento, com a emissão do certificado, válido, realizada pelo INMETRO ou por entidade por ele delegada ou credenciada, cuja informação eletrônica deverá ser enviada, por entidade pública ou privada, previamente credenciada, aos Órgãos ou Entidades Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal.”

Art. 3º - Altera o inciso IV, do Art. 136, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 136.**

.....

IV - Equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, com certificado metrológico válido emitido por órgão ou entidade de metrologia legal diretamente ou por entidade pública ou privada, previamente credenciada por estes.” (NR)

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Apresentamos a seguir resumo da legislação e considerações importantes como sustentação de medida de aperfeiçoamento da norma já existente de modo a viabilizar que os Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, possam efetivamente operacionalizar a exigência do certificado metrológico válido para realizar o licenciamento de veículos.

O Cronotacógrafo, Legislação correlata e o Programa Nacional de Verificação Metrológica.

O Cronotacógrafo é um equipamento de segurança e sua obrigatoriedade é prevista em Lei, devendo ser verificado para garantir a idoneidade de suas informações.

O Registrador Instantâneo Inalterável de Velocidade e Tempo, popularmente conhecido como tacógrafo ou cronotacógrafo, é equipamento obrigatório para veículos de transporte de carga com PBT (peso bruto total) acima de 4.536 kg, para os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de transporte de escolares, segundo o Artigo 105, inciso II do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O Cronotacógrafo é regulamentado pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, através da Resolução CONTRAN nº 92 de 4 de maio de 1999 e tem Regulamento Técnico Metrológico aprovado pela Portaria Inmetro nº 201 de 2 de dezembro de 2004.

O equipamento registra instantaneamente, de forma contínua e inalterável, em meio físico, a operação de veículos automotores, registros esses valiosíssimos sob o ponto de vista da prevenção e da segurança viária, ainda permitindo, a partir desses registros, a reconstituição dos movimentos, propiciando a análise de acidentes de forma segura e isenta.

O registro de todas as velocidades desenvolvidas pelo veículo, inclusive quando parado, é um dado fundamental para a prevenção e para o esclarecimento de acidentes e que outras grandezas importantes são registradas pelo equipamento, como os tempos de direção e descanso dos motoristas, as distâncias dos trajetos, impactos significativos sofridos pelo veículo e até freadas bruscas, podemos afirmar que o equipamento pode ser comparado a CAIXA PRETA das aeronaves.

O equipamento é regulamentado metrologicamente pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO, que exige a verificação periódica dos cronotacógrafos instalados nos veículos, sendo essa verificação realizada por uma rede de mais de 550 (quinhentos e cinquenta) Postos de Ensaio credenciados pelo INMETRO em todo o Brasil.

A obtenção do CERTIFICADO DE VERIFICAÇÃO METROLÓGICA é condicionada à calibração, selagem e lacração do cronotacógrafo, atendendo à rigorosas normas do INMETRO, de forma a garantir a veracidade e exatidão das informações registradas pelo equipamento.

Todo o programa de verificação metrológica de Cronotacógrafos está publicamente disponível no sítio eletrônico do INMETRO, no endereço www.inmetro.rs.gov.br/cronotacografo, e permite consulta pública, a partir do número da placa ou do RENAVAM do veículo, para obtenção de informações sobre a situação do veículo quanto ao CERTIFICADO DE VERIFICAÇÃO METROLÓGICA.

Considerações:

- a. Considerando que cerca de 44.000 (quarenta e quatro mil) pessoas perdem a vida anualmente no Brasil em acidentes, que cerca de 204.000 (duzentos e quatro mil) ficam gravemente feridas e que 60% (sessenta por cento) dos leitos de Unidades de Terapia Intensiva – UTI's – são ocupados com vítimas de acidentes de trânsito, de acordo com estatísticas compiladas junto ao Ministério da Saúde pelo site Vias Seguras (www.vias-seguras.com).

- b. Considerando que, segundo estimativas do Observatório Nacional de Segurança Viária, o custo financeiro anual com acidentes de trânsito é de cerca de R\$ 56.000.000.000,00 (cinquenta e seis bilhões de reais).
- c. Considerando que é amplamente divulgado na imprensa nacional o número de acidentes com veículos com vítimas fatais, os quais possuem o equipamento com sua verificação fora do prazo de validade (VENCIDO).
- d. Considerando que, de acordo com informações oficiais do INMETRO, no ano de 2017 apenas 35,93% da frota nacional de veículos com obrigatoriedade do uso de Cronotacógrafos realizou a verificação metrológica exigida em Lei e em 2018 os números se mantêm praticamente no mesmo nível representando uma inadimplência de aproximadamente 66% da frota nacional e com tendência a aumentar em 2019, face a incapacidade dos órgãos e entidades responsáveis de realizar e intensificar as fiscalizações necessárias, seja por falta de recursos humanos, financeiros ou materiais.
- e. Considerando que a Organização das Nações Unidas declarou oficialmente o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, período no qual governos de todo o mundo se comprometeram a tomar novas medidas para reduzir os acidentes de trânsito, poupando a vida de milhões de pessoas ao redor do mundo.
- f. Considerando que o Brasil possui taxa de Inadimplência média de 66,00% entre os veículos com obrigatoriedade do uso de cronotacógrafo, o que significa que aproximadamente 1.411.000 veículos deixam de realizar o ensaio a cada ano em todo o país.
- g. Considerando a dificuldade de fiscalização in loco por parte de agentes do INMETRO e dos Institutos de Metrologia Estaduais, órgãos delegados, e demais autoridades de trânsito, seja pela falta de segurança, seja pelo efetivo de recursos humanos insuficiente.

Desse modo com a possibilidade legal da exigência do certificado metrológico válido para realização do licenciamento anual, como já foi intenção do legislador ao introduzir a exigência deste 1997 no Código De Trânsito Brasileiro, o INMETRO poderá disponibilizar sua base de dados de certificados metrológicos para por meio de integração de sistemas os órgãos executivos de trânsito possam operacionalizar o efetivo controle por meio de fiscalização eletrônica, impedindo que milhares de veículos irregulares continuem provocando acidentes com mortes e milhares de feridos todos os anos no país.

Ante o exposto, solicito o apoio dos demais parlamentares no sentido da aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 14 de maio de 2019.

DEPUTADO CLEBER VERDE
PRB/MA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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. 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 encarregadores 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 encarregados, 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. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

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.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. (Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º (Revogado pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

RESOLUÇÃO N.º 92, DE 4 DE MAIO DE 1999

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere os artigos 7º e 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997,

que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito e considerando a necessidade de proporcionar às autoridades competentes, as condições precisas para o exercício do ato de fiscalização e de análise dos acidentes, resolve:

Art. 1º O registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo pode constituir-se num único aparelho mecânico, eletrônico ou compor um conjunto computadorizado que, além das funções específicas, exerça outros controles.

Art. 2º Deverá apresentar e disponibilizar a qualquer momento, pelo menos, as seguintes informações das últimas vinte e quatro horas de operação do veículo:

- I. velocidades desenvolvidas;
- II. distância percorrida pelo veículo;
- III. tempo de movimentação do veículo e suas interrupções;
- IV. data e hora de início da operação;
- V. identificação do veículo;
- VI. identificação dos condutores;
- VII. identificação de abertura do compartimento que contém o disco ou de emissão da fita diagrama.

Parágrafo único. Para a apuração dos períodos de trabalho e de repouso diário dos condutores, a autoridade competente utilizará as informações previstas nos incisos III, IV, V e VI.



Serviço Público Federal

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL - INMETRO

Portaria Inmetro nº 201, de 02 de dezembro de 2004.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL - INMETRO, no uso de suas atribuições, conferidas pela Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973, e tendo em vista o disposto no artigo 3º, inciso III, da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999, e na alínea "a", do subitem 4.1, da Regulamentação Metrológica aprovada pela Resolução n.º 11/88, de 12 de outubro de 1988, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Conmetro,

Considerando que os cronotacógrafos devem atender a especificações mínimas, de forma a garantir a sua confiabilidade metrológica;

Considerando as Recomendações da Organização Internacional de Metrologia Legal sobre o assunto, amplamente discutidas com os fabricantes nacionais, entidades de classe e organismos governamentais interessados, resolve baixar Portaria com as seguintes disposições:

Art 1º Aprovar o Regulamento Técnico Metrológico, em anexo, o qual estabelece as condições a que devem atender os registradores instantâneos e inalteráveis de velocidade, distância e tempo denominados cronotacógrafos.

Art. 2º Os novos modelos de cronotacógrafos apresentados para apreciação técnica, a partir de 01 de janeiro de 2005, devem atender as prescrições do Regulamento Técnico Metrológico ora aprovado.

Art. 3º Os modelos de cronotacógrafos aprovados de acordo com a Portaria INMETRO nº 01/1999, poderão continuar a serem fabricados ou importados, até 31 de dezembro de 2005, desde que atendam aos requisitos do artigo 5º desta Portaria.

Art. 4º Os cronotacógrafos, em fabricação no Brasil ou importados, deverão ser submetidos à verificação inicial, a partir de 01 de julho de 2005, estarem em conformidade ao modelo aprovado e satisfazerem às condições previstas no subitem 4.1.1, do Regulamento Técnico Metrológico, ora aprovado.

Parágrafo único - A partir de 01 de janeiro de 2006, somente serão admitidos em verificação inicial, os cronotacógrafos de modelo aprovado de acordo com o regulamento em anexo.

PROJETO DE LEI N.º 5.971, DE 2019

(Do Sr. Rubens Bueno)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre comprovação de verificação metrológica do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, para fins de licenciamento anual.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2838/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre comprovação de verificação metrológica do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, para fins de licenciamento anual.

Art. 2º O § 3º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 131.

.....

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar:

I - sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104;

II - a verificação metrológica do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo dos veículos nos quais seu uso é obrigatório.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da presente proposição é tornar efetiva a verificação metrológica do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, também conhecido como cronotacógrafo, ou simplesmente, tacógrafo. Esses dispositivos são obrigatórios para determinados veículos, os quais devem ser comercializados com o equipamento já instalado. Entretanto, após efetuada a venda, muitos tacógrafos de veículos em circulação, com o passar do tempo, têm sua funcionalidade afetada.

A fiscalização das condições de funcionamento dos tacógrafos é exercida pelos órgãos de trânsito com circunscrição sobre a via. Um aspecto a ser verificado pelos agentes, talvez o mais importante deles, é a aprovação na verificação metrológica realizada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia –

Inmetro. Todavia, por razões óbvias, a fiscalização por meio dos agentes de trânsito não permite a verificação de todos os veículos em circulação, o que possibilita que muitos veículos com equipamentos irregulares continuem a circular.

Se a verificação metrológica do tacógrafo é obrigatória, veículos que não estejam em situação regular não deveriam ser licenciados. Com a finalidade de coibir que circulem veículos sem a devida verificação do Inmetro, nossa intenção é colocar a comprovação de verificação metrológica como condição prévia ao licenciamento anual. Essa medida propiciaria uma fiscalização mais eficiente, haja vista que não haveria mais a necessidade de uma fiscalização específica para examinar a verificação do equipamento. Claro que para examinar o lacre, assim como disco ou fita diagrama, continuaria a necessidade de inspeção durante a fiscalização. Porém, o veículo com pendência de exame do cronotacógrafo teria, automaticamente, suspensa a emissão do Certificado de Licenciamento Anual, até que a situação fosse regularizada.

Nossa proposição vem ao encontro de uma Administração mais eficiente na identificação de veículos irregulares e que irá contribuir substancialmente para a melhoria da segurança viária.

Diante do exposto, contamos com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de novembro de 2019.

Deputado RUBENS BUENO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

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

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. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

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.

§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o *caput*, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

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;

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.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Revogado pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015)*

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
