



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.086-A, DE 2004

(Do Sr. Luis Carlos Heinze)

Determina a inclusão de dado referente à capacidade máxima de tração do veículo em seu Certificado de Licenciamento Anual; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. CARLOS SANTANA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei determina que o Certificado de Licenciamento Anual, previsto no capítulo XII da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - , passe a informar a capacidade máxima de tração, para o caso de veículo automotor ou elétrico.

Art 2º O Certificado de Licenciamento Anual expedido a veículo automotor ou elétrico deve conter, obrigatoriamente, a capacidade máxima de tração deste.

Art. 3º Esta lei entra em vigor no primeiro dia útil do ano seguinte ao de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo nos foi relatado por membros da Polícia Rodoviária Federal, o órgão vem encontrando certa dificuldade para exercer a fiscalização relativa ao uso do equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, o chamado tacógrafo.

Embora o legislador do Código de Trânsito Brasileiro tenha determinado a obrigatoriedade do emprego desse equipamento nos veículos de transporte escolar, nos de transporte de passageiros, com mais de dez lugares, e nos veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536Kg, o Conselho Nacional de Trânsito, em regulamentação posterior, estabeleceu determinadas exceções, baseadas na capacidade máxima de tração - CMT - dos veículos de carga e em seu ano de fabricação.

Hoje, de acordo com a Resolução nº 87/99 do CONTRAN, permanecem dispensados do uso do tacógrafo os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a dezenove toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990. As demais situações, que também constituíam exceção, foram admitidas somente até 30 de setembro de 1999.

Muito embora o conjunto de veículos de carga que podem circular sem a utilização do tacógrafo esteja bastante delimitado, nem sempre é fácil reconhecer se certo automotor faz jus ou não à dispensa, visto que a informação

quanto a sua capacidade máxima de tração pode não estar presente, seja no próprio automotor, seja em sua documentação. Assim, os agentes rodoviários acabam tendo que proceder a cálculos matemáticos, desenvolvidos a partir do conhecimento da potência do motor, para chegar à grandeza desejada, a CMT.

Melhor nos parece, para que se evitem incorreções e se empreste clareza à ação da fiscalização, que o Certificado de Licenciamento Anual dos veículos automotores e elétricos passe a informar a CMT dos mesmos. Trata-se de providência relativamente simples, que pouco alterará o formato concebido para o documento veicular, mas de grande importância, posto que evitará equívocos e injustiças que hoje possam estar sendo cometidos, inclusive no que respeita à fiscalização dos veículos que rebocam trailer.

Ante o exposto, contamos como apoio dos nobres Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 09 de março de 2004.

Deputado Luiz Carlos Heinze

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

**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 domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

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

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

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

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

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

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o Município de destino.

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

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:

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 87, DE 4 DE MAIO DE 1999

Dá nova redação à alínea “a”, e cria a alínea “c” inciso III do art. 2^o, prorroga o prazo referente ao inciso II do art. 6º da Resolução nº 14/98-CONTRAN, que estabelece os

equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.

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, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e tendo em vista o constante no art. 319 do CTB e a alínea “a”, do inciso III, do art. 2º da Resolução nº 14/98 e ainda, a Deliberação nº 03 “ad referendum” do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN, publicada no Diário Oficial da União de 4 de fevereiro de 1999, resolve:

Art. 1º O art. 2º da Resolução nº 14/98 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º Dos equipamentos relacionados no artigo anterior, não se exigirá:

.....
III) registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo:

a) para os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 (dezenove) toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990;

.....
c) até 30 de setembro de 1999, para os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 toneladas, fabricados a partir de 1º de janeiro de 1991;

d) até 30 de setembro de 1999, para os veículos de carga com capacidade máxima de tração igual ou superior a 19 (dezenove) toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990;

Art. 2º Prorroga para 30 de setembro 1999 a entrada em vigor do disposto no inciso II do art. 6º da Resolução nº 14/98-CONTRAN.

Art. 3º Fica mantida a obrigatoriedade do uso do registrador inalterável de velocidade e tempo para os veículos de transporte de cargas de produtos perigosos, escolares e de passageiros com mais de 10 (dez) lugares (ônibus e microônibus).

Art. 4º As penalidades aplicadas, no período de 1º de janeiro até a presente data, em razão da falta do registrador inalterável de velocidade e tempo nos veículos constantes na alínea “a”, inciso III, do art. 2º e no inciso II, do art. 6º, da Resolução 14/98, de acordo com o disposto nos arts. 1º e 2º desta Resolução, não serão consideradas.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS
Ministro da Justiça - Presidente

ELISEU PADILHA
Ministro dos Transportes - titular

Gral. FRANCISCO ROBERTO DE ALBUQUERQUE
Secretário Geral do Ministério do Exército - suplente

AGNALDO DE SOUSA BARBOSA
Ministério da Educação - representante

JOSÉ CARLOS CARVALHO
Secretário Executivo do Ministério do Meio Ambiente - suplente

BARJAS NEGRI
Secretário Executivo do Ministério da Saúde – suplente

CARLOS AMÉRICO PACHECO
Secretário Executivo do Ministério da Ciência e Tecnologia – suplente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.086, de 2004, proposto pelo Deputado Luiz Carlos Heinze, determina que o Certificado de Licenciamento Anual, documento previsto no Código de Trânsito Brasileiro, passe a informar a capacidade máxima de tração do veículo automotor ou elétrico licenciado.

De acordo com o autor, a iniciativa se justifica em razão de a autoridade de trânsito, tendo que fiscalizar a existência de tacógrafo nos veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg, não poder cobrar a presença do equipamento nos veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990. A exceção imposta pela Resolução CONTRAN nº 87/99, baseando-se na capacidade máxima de tração do veículo, diz o Deputado Heinze, acaba dificultando o trabalho da autoridade que procede à fiscalização, vez que aquela grandeza, comumente, não se encontra expressa no próprio veículo ou em sua documentação.

Não foram apresentadas emendas ao projeto. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria já foi trazida para apreciação desta Comissão ao final da legislatura passada. No entanto, o parecer do então relator, Deputado Francisco Appio, não chegou a ser votado ou discutido neste Plenário.

Considerando que os argumentos expostos por S.Ex^a. estão em perfeita sintonia com minha opinião sobre o assunto, tomo a liberdade de reproduzi-los aqui, da maneira que se seguem.

“O problema enfrentado por polícias rodoviários na fiscalização do uso do tacógrafo, se existente, deve-se à ingerência do Conselho Nacional de Trânsito em matéria que o legislador não deu margem à regulamentação.

De fato, o art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro afirma que todos os veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536kg devem possuir tacógrafo, independentemente de quaisquer circunstâncias. Se o legislador quisesse que exceções fossem feitas, explicita-las-ia no corpo da lei ou, na pior das hipóteses, diria estar o emprego de tacógrafo sujeito a normas estabelecidas pelo CONTRAN.

De toda sorte, se do ponto de vista jurídico o CONTRAN agiu de maneira imprópria, pode ter procedido corretamente, do ponto de vista técnico, ao eximir do uso do tacógrafo os veículos de carga com capacidade máxima de tração inferior a 19 toneladas, anteriores a 31 de dezembro de 1990. Dificuldades técnicas e imperativos econômicos devem ter pesado na decisão daquele Conselho. Mas não iremos discuti-los aqui.

Toda a dificuldade – como disse antes, se existente – deve estar provindo do fato de que a Resolução nº 87 do Contran, que dispensou do uso do tacógrafo determinados veículos de carga, refere-se ao parâmetro “Capacidade Máxima de Tração (CMT)” do automotor, grandeza que o fabricante, de acordo com a norma anterior (Resolução nº 562, de 1980, do CONTRAN), não era obrigado a inscrever no veículo de carga.

Assim, ao exercer a fiscalização, o policial pode, em tese, deparar-se com a situação de não saber se o veículo antigo está ou não dispensado da utilização do tacógrafo, já que não tem meios de conhecer qual a capacidade máxima de tração do mesmo. Conforme a Resolução nº 562/80, acima citada, apenas o Peso Bruto Total Combinado

(PBTC) devia ser inscrito nos veículos que pudessem ter terceiro eixo, reboque ou semi-reboque.

A proposta do Deputado Heinze para solucionar tal problema é a inclusão, no certificado de licenciamento anual do veículo, de informação correspondente à sua capacidade máxima de tração.

Tal sugestão, ao que me parece, encontra pelo menos dois obstáculos: esbarra na dificuldade de se recuperar dados técnicos de veículos já com vários anos de uso, e provoca considerável esforço burocrático no sentido de adequar os certificados de licenciamento e o cadastro do RENAVAM à nova exigência.

Penso que a melhor alternativa para superar o contratempo de que falam as autoridades policiais rodoviárias é alterar o próprio Código Nacional de Trânsito, nele abrigando a exceção que, indevidamente, o CONTRAN estatuiu, por meio da já mencionada Resolução nº 87/99.

O novo texto, contudo, não deve fazer referência à capacidade máxima de tração dos veículos de carga antigos, ou nos sujeitaríamos às mesmas dificuldades que há pouco indiquei. Apenas para lembrar, reafirmo que os fabricantes não eram obrigados a tornar pública a CMT dos veículos.

O que fazer então? Acredito que condicionando a exceção ao peso bruto total combinado do veículo, e não à CMT, a fiscalização poderá ser exercida sem nenhuma dificuldade, já que aquele dado, ao contrário deste, era inscrito nos veículos de carga com reboque ou semi-reboque.

Além disso, deve-se atentar para o fato de que, abaixo de 45 toneladas - que é o limite máximo de peso permitido aos veículos unitários de carga, para que não danifiquem o pavimento ou comprometam as obras-de-arte especiais - a capacidade máxima de tração e o peso bruto total combinado são grandezas, em geral, equivalentes. Ou seja, o caminhão fabricado antes de 1991, que tenha PBTC inferior a 19 toneladas, muito

provavelmente também terá CMT inferior a 19 toneladas. Imagino, pois, que a mudança de parâmetro não irá comprometer os objetivos traçados pelo CONTRAN quando da edição da Resolução nº 87/99.”

Tudo isso exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.086, de 2004, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 08 de abril de 2008.

Deputado CARLOS SANTANA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.086, DE 2004

Acrescenta dispositivo ao art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro, para excetuar determinados veículos de carga da exigência do uso do tacógrafo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para excetuar determinados veículos de carga da exigência do uso do tacógrafo.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 105.....

.....

§ 5º Excetuam-se da exigência prevista no inciso II deste artigo os veículos de carga com peso bruto total combinado inferior a dezenove

toneladas, fabricados até 31 de dezembro de 1990. (NR)”

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

Sala da Comissão, em 08 de abril de 2008.

Deputado CARLOS SANTANA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.086/04, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Carlos Santana.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Eliseu Padilha, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Vanderlei Macris, Wellington Roberto, Claudio Cajado, Décio Lima, Fernando Chucre, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, Moises Avelino e Pedro Chaves.

Sala da Comissão, em 2 de julho de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
