



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.961-A, DE 2017

(Do Sr. Carlos Sampaio)

Estabelece os requisitos para a prestação de serviços de guincho socorro veicular, para auto socorro, guinchamento, transporte e/ou remoção de outros veículos avariados, em vias terrestres abertas à circulação pública; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. BOSCO COSTA).

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
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece requisitos e condições para a utilização de caminhões e equipamentos destinados ao guincho socorro veicular, na prestação de serviços de auto socorro, guinchamento, transporte e/ou remoção de outros veículos avariados nas vias abertas à circulação de veículos.

Art. 2º Entende-se por guincho-socorro veicular o veículo ou combinação de veículos, adequados e construídos ou adaptados especialmente por mecanismo operacional instalado, destinado a transportar, içar, puxar, suspender, arrastar, rebocar, resgatar, remover ou guinchar, por intermédio de dispositivo específico de acionamento hidráulico, elétrico, mecânico, pneumático ou composição destes, para o auto socorro de emergência a veículos avariados e/ou serviços correlatos de destombamento, desatolamento e apoio ao resgate veicular a automóveis, vans, ônibus, caminhões, máquinas e similares.

Art. 3º O guincho-socorro veicular, construído e destinado exclusivamente ao auto socorro veicular, cujas dimensões não excedam aos limites previstos no CTB, só poderão ser registrados e licenciados para circulação nas vias atendendo às configurações constantes nesta Lei.

Art. 4º O guincho-socorro veicular tipo prancha ou plataforma autodeslizante reclinável deverá possuir guincho de arraste fixo com carretel de cabo de aço - hidráulico ou elétrico; cintas com catracas para amarração e fixação das quatro rodas; cunhas de encosto para tração das rodas dianteiras.

Parágrafo Único: Os veículos descritos no caput deste artigo, opcionalmente, poderão ter fixada na traseira do veículo lança universal acionada mecânica, pneumática ou hidraulicamente, a fim de rebocar um segundo veículo pelas rodas dianteiras, desde que instalado sinalizador traseiro autorizado pelo CTB, de forma a sinalizar as manobras efetuadas pelo guincho-socorro rebocador.

Art. 5º O guincho-socorro veicular tipo torre/cavalete, torre/articulada, deverão possuir guincho de arraste hidráulico fixo com cabo de aço ou elétrico para amarração do chassi do veículo removido, pela dianteira ou pela traseira.

Parágrafo Único: Os veículos descritos no caput deste artigo deverão ter instalado sinalizador traseiro autorizado pelo CTB, de forma a sinalizar as manobras

efetuadas pelo guincho-socorro rebocador.

Art. 6º O guincho-socorro veicular deverá ter instalado sob o teto do veículo o dispositivo luminoso de acordo com o disposto na Resolução 268/08, do CONTRAN.

Art. 7º O guincho-socorro veicular em que a utilização do pára-choque traseiro for incompatível com sua prestação de serviço deverá estar autorizado conforme Resolução 152/03, do CONTRAN.

Art. 8º Ao guincho-socorro veicular para veículos pesados, será concedida Autorização Especial de Trânsito - AET, pelos órgãos competentes sob jurisdição da via, com validade para a circulação do socorro, de sua origem ao destino, desde que observados os limites previstos no CTB

Art. 9º O guincho-socorro veicular deverá ser registrado e licenciado na categoria aluguel e estar devidamente registro no RNTRC, conforme resolução 4799/2015, da ANTT.

Art. 10 No campo de observações, do Certificado de Registro de Veículo/CRV do guincho-socorro veicular, deverá ter a inscrição do número do fabricante da carroceria instalada no veículo

Art. 11 O guincho socorro veicular deverá ter instalado na cabina aparelho de medida, mecânico ou eletrônico, semelhante a um odômetro, que estipule o valor cobrado pelo serviço, com base em uma combinação entre distância percorrida e tempo gasto no percurso.

Art. 12 Ficam proibidos o auto socorro, guinchamento, transporte e/ou remoção de veículos automotores em veículos com carrocerias de madeira e/ou aqueles não destinados ao auto socorro ou transporte de veículos sobre as cargas acondicionadas.

Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro foi criado para dispor sobre as regras de convivência entre veículos e pessoas e, com o passar dos anos, tem sido alterado para dispor sobre assuntos específicos que, pela complexidade, não puderam ser tratados no momento de sua elaboração. Temos visto no dia a dia várias profissões serem legitimadas, regradas e alterarem o CTB, caso, por exemplo, dos caminhões tipo cegonha, da lei dos motoristas.

Nesse sentido, propomos a aprovação de norma específica para os serviços de reboque de veículos e de socorro mecânico de emergência nas vias públicas do território nacional, que além de necessária para a segurança no trânsito brasileiro - segundo demonstram as estatísticas está entre os mais violentos do mundo - ainda colabora com os órgãos de trânsito na desobstrução das vias.

Na língua portuguesa, o termo socorro é o ato ou efeito de prestar ajuda, auxílio, assistência, apoio, etc. Já mecânico, significa profissional que se ocupa do conserto de máquinas e motores. Emergência, significa ocorrência de perigo, incidente, imprevisto, etc. Demonstrando, assim, a característica de utilidade pública desses profissionais e a relevância dos serviços por eles prestados.

Nas estradas brasileiras e até nos grandes centros nos depararmos com serviços de socorro a veículos avariados sendo feitos por caminhões com carroçarias abertas e de madeira, que transportam veículos, tratores, barcos e máquinas, sem considerar os requisitos de segurança necessários, sem equipamentos e acessórios que permitam o carregamento, descarregamento e o transporte do bem com acessórios de amarração e fixação adequados que garantam a segurança das pessoas e do trânsito. Quando uma atividade de tão alto risco à população, como é o auto socorro, só poderia ser executada salvaguardando o bem e a pessoa humana, pois um serviço mal executado traduz-se em potencial causador de acidentes.

Nessa linha, por entendermos que a legislação deve ser clara e objetiva e que esse assunto é de relevância, tanto para a categoria prestadora desses serviços que poderá aperfeiçoar seus profissionais, quanto para os cidadãos que trafegam pelas vias brasileiras é que propomos a aprovação do presente nos termos ora propostos.

Sala das Sessões, em 28 de junho de 2017

Deputado Carlos Sampaio
PSDB SP

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

RESOLUÇÃO Nº 268, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2008

Dispõe sobre o uso de luzes intermitentes ou rotativas em veículos, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso da atribuição que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e tendo em vista o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando o disposto nos incisos VII e VIII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro e no Decreto nº 5.098, de 3 de junho de 2004, quanto a resposta rápida a acidentes ambientais com produtos químicos perigosos;

Considerando o constante nos Processos nº 80001. 013383/2007-90, nº 80001. 001437/2005-11 e nº 80001. 011749/2004-43; resolve:

Art. 1º Somente os veículos mencionados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro poderão utilizar luz vermelha intermitente e dispositivo de alarme sonoro.

§ 1º A condução dos veículos referidos no caput, somente se dará sob circunstâncias que permitam o uso das prerrogativas de prioridade de trânsito e de livre circulação, estacionamento e parada, quando em efetiva prestação de serviço de urgência que os caracterizem como veículos de emergência, estando neles acionados o sistema de iluminação vermelha intermitente e alarme sonoro.

§ 2º Entende-se por prestação de serviço de urgência os deslocamentos realizados pelos veículos de emergência, em circunstâncias que necessitem de brevidade para o atendimento, sem a qual haverá grande prejuízo à incolumidade pública.

§ 3º Entende-se por veículos de emergência aqueles já tipificados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, inclusive os de salvamento difuso "destinados a serviços de emergência decorrentes de acidentes ambientais".

Art. 2º Considera-se veículo destinado a socorro de salvamento difuso aquele empregado em serviço de urgência relativo a acidentes ambientais.

.....

RESOLUÇÃO Nº 152, DE 29 DE OUTUBRO DE 2003

Revogado pela Resolução Nº 593, de 24 de Maio de 2016

Estabelece os requisitos técnicos de fabricação e instalação de pára-choque traseiro para veículos de carga.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança para os veículos de carga nacionais e importados, resolve:

Art. 1º Os veículos de carga com peso bruto total (PBT) superior a quatro mil e seiscentos quilogramas, fabricados no país, importados ou encarroçados a partir de 1º de julho de 2004 somente poderão ser registrados e licenciados se estiverem dotados do pára-choque traseiro que atenda às especificações constantes do Anexo desta Resolução.

Parágrafo único. O veículo de carga com peso bruto total (PBT) superior a quatro mil e seiscentos quilogramas cujas características originais da carroçaria forem alteradas, ou quando nele for instalado algum tipo de implemento a partir da data determinada no caput, também deverá atender às especificações constantes do Anexo desta Resolução.

Art. 2º Não estão sujeitos ao cumprimento desta Resolução os seguintes veículos:

I - inacabados ou incompletos;

II - destinados à exportação;

III - caminhões-tratores;

IV - produzidos especialmente para cargas autoportantes ou outros itens muito longos;

V - aqueles nos quais a aplicação do pára-choque traseiro especificado nesta Resolução seja incompatível com a sua utilização;

VI - aqueles que possuam carroçaria e pára-choque traseiro incorporados ao projeto original do fabricante;

VII - viaturas militares;

VIII - de coleção.

Parágrafo único. O órgão máximo executivo de trânsito da União analisará e decidirá quais veículos se enquadram no inciso V.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 4.799, DE 27 DE JULHO DE 2015

Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DCN - 181, de 27 de julho de 2015, e no que consta do Processo nº 50500.279104/2014-96,

Resolve:

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 1º Esta Resolução tem como objetivo regulamentar os procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

Art. 2º Para fins deste Regulamento, considera-se:

I - arrendamento: contrato de cessão de uso do veículo de cargas, mediante remuneração;

II - contratante: pessoa contratualmente responsável pelo pagamento do frete ao transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas;

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados;

IV - dispositivo de identificação eletrônica: equipamento eletrônico, baseado em padrão nacional, utilizado na identificação eletrônica de veículo automotor de carga;

V - Documento Auxiliar de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - DAMDFE: documento impresso, auxiliar de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), instituído pelo Ajuste Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais, Ajuste SINIEF 21, de 10 de dezembro de 2010 e alterações, utilizado para acompanhar a carga, para fins de fiscalização;

VI - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica;

VII - expedidor: aquele que entrega a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

VIII - identificação eletrônica: identificação, por meio de tecnologia de radiofrequência, do veículo automotor de carga cadastrado na frota do transportador inscrito no RNTRC;

IX - implemento rodoviário: veículo rebocado acoplável a um veículo de tração ou equipamento veicular complemento de veículo automotor incompleto;

X - Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e: documento fiscal digital que caracteriza a operação de transporte, instituído pelo Ajuste SINIEF 21/2010;

XI - motorista: profissional habilitado e condutor do veículo automotor de carga;

XII - TAC-Auxiliar: motorista autorizado pelo Transportador Autônomo de Cargas a conduzir o veículo automotor de carga de sua propriedade ou na sua posse para o exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas;

XIII - subcontratação: contratação de um transportador por outro para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

XIV - Transportador Autônomo de Cargas - TAC: pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário remunerado de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária de até três veículos automotores de cargas;

XV - Transportador Rodoviário de Carga Própria - TCP: pessoa física ou jurídica que realiza o transporte de carga própria;

XVI - Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas - TRRC: pessoa física ou jurídica que exerce a atividade econômica de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração;

XVII - transporte de carga própria: transporte não remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica, efetuado com veículos de sua propriedade ou na sua posse, e que se aplique exclusivamente a cargas para consumo próprio ou distribuição dos produtos por ela produzidos ou comercializados;

XVIII - transporte remunerado de cargas: transporte realizado por pessoa física ou jurídica, com o objetivo de prestação do serviço de transporte a terceiros, mediante remuneração, e

XIX - veículo automotor de carga: equipamento autopropelido destinado ao transporte rodoviário de cargas ou a unidade de tração homologada para tracionar implementos rodoviários em vias públicas.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.961, DE 2017

Estabelece os requisitos para a prestação de serviços de guincho socorro veicular, para auto socorro, guinchamento, transporte e/ou remoção de outros veículos avariados, em vias terrestres abertas à circulação pública.

Autor: Deputado CARLOS SAMPAIO

Relator: Deputado BOSCO COSTA

I - RELATÓRIO

A proposição em exame tem o objetivo de estabelecer os requisitos para a prestação de serviços de guincho-socorro veicular em vias abertas à circulação pública. A proposta define o tipo de serviço a ser prestado, as modalidades de guincho-socorro, os requisitos que os veículos devem atender, os dispositivos de iluminação e segurança que devem ser observados, a autorização para trafegar pelas vias e, ainda, a forma de registro e licenciamento dos veículos.

Na justificção do projeto, o Autor argumenta que a regulamentação do serviço é importante para fins de garantir a segurança da população, dado o risco da atividade. Assim, entende como necessária a aprovação de norma específica para os serviços de reboque de veículos e de socorro mecânico de emergência em vias públicas.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227949440200>

Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A proposta está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, em regime de tramitação ordinária.

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Preliminarmente, cabe salientar que o projeto de lei em análise já recebeu, nesta Comissão, na legislatura passada, parecer oferecido pelo então Relator, Deputado Wilson Beserra, o qual não chegou a ser apreciado.

Ao analisarmos a matéria, verificamos que o Relator que nos antecedeu abordou com propriedade os temas apresentados, razão pela qual manifestamos nossa concordância e adotamos como nosso o voto então proferido, nos seguintes termos:

“O Projeto de Lei nº 7.961, de 2017, de autoria do nobre Deputado Carlos Sampaio, pretende regulamentar a prestação de serviços de socorro mecânico de emergência nas vias abertas à circulação pública, estabelecendo os requisitos a serem atendidos pelos veículos a serem utilizados para tal finalidade.

Em que pese a louvável intenção do autor em salvaguardar os usuários do trânsito, dada as particularidades desse tipo de serviço, entendemos que a medida não se mostra adequada, sob os argumentos expostos a seguir.

Em primeiro lugar, os requisitos trazidos pelo autor para regulamentar a questão são de natureza eminentemente técnica. O texto contempla definições e especificações que não devem ser objeto de norma legal, mas de regulamentação infralegal. Tanto é verdade, que os artigos 6º, 7º e 9º fazem menção – indevida, deve-se ressaltar, pois Lei não deve ser vinculada a norma infralegal



específica – a resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que já disciplinam, respectivamente, questões relativas a dispositivos de iluminação e segurança, e a registro e licenciamento dos veículos.

Ademais, instituir a obrigatoriedade de atendimento desses requisitos por meio de lei resultará em patente descompasso entre a evolução tecnológica dos veículos e a legislação que regula o tema, em razão do longo prazo muitas vezes necessário ao processo legislativo formal. A adoção de novo dispositivo veicular de iluminação ou de segurança deve, sempre que possível, ser precedida de ensaios que comprovem sua eficiência. Os resultados desses testes são submetidos a debates e críticas entre especialistas. No caso do Contran, por exemplo, as Câmaras Temáticas são o foro mais indicado para definir quais desses dispositivos devem ser exigidos dos guinchos.

Em suma, entendemos que exigências eminentemente técnicas, como é caso dos guinchos tipo prancha ou plataforma deslizante, das lanças acionadas mecânica, pneumática ou hidraulicamente etc., devem mesmo ser tratadas pelo Contran, que tem capacidade de se adaptar com maior rapidez à evolução tecnológica do setor automotivo, atendendo aos anseios da sociedade de forma tempestiva.

Além disso, a proposta traz outros dispositivos que já se encontram disciplinados pela Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). É o caso dos sinalizadores (inciso VIII do art. 29) e da Autorização Especial de Trânsito (art. 101). Assim, não se vê inovação no ordenamento jurídico.”

Além do já exposto, parece-nos claro que as normas gerais sobre o tema não devem ser tratadas em lei específica, mas, sim, na Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, como de fato já são.

Os detalhamentos técnicos do tema, os quais o projeto pretende elevar a texto de lei, devem, em nossa opinião, permanecer regulados por normas infralegais, cuja flexibilidade mostra-se mais adequada às constantes mudanças tecnológicas do setor.



Diante disso, em que pese a nobre intenção do Autor do projeto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, nosso voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei de nº 7.961, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado BOSCO COSTA
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bosco Costa
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227949440200>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.961, DE 2017

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.961/2017, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Bosco Costa.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alê Silva, Alex Santana, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Felício Laterça, Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Mauro Lopes, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Bosco Costa, Delegado Marcelo Freitas, Elias Vaz, Jaqueline Cassol, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Milton Vieira, Neucimar Fraga, Ricardo Barros, Tereza Cristina, Tito e Victor Mendes.

Sala da Comissão, em 6 de julho de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

