



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 5.301, DE 2016** **(Do Sr. Bacelar)**

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

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 5979/2001 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 5979/2001 O PL 2133/2015 E O PL 5301/2016, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 1174/2003.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 17/02/2023 em virtude de novo despacho.

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

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

“Art. 22 (...)

(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

nº 106 desta Lei no ano do exercício do licenciamento.

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 130 (...)

(...)

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

JUSTIFICATIVA

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

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

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



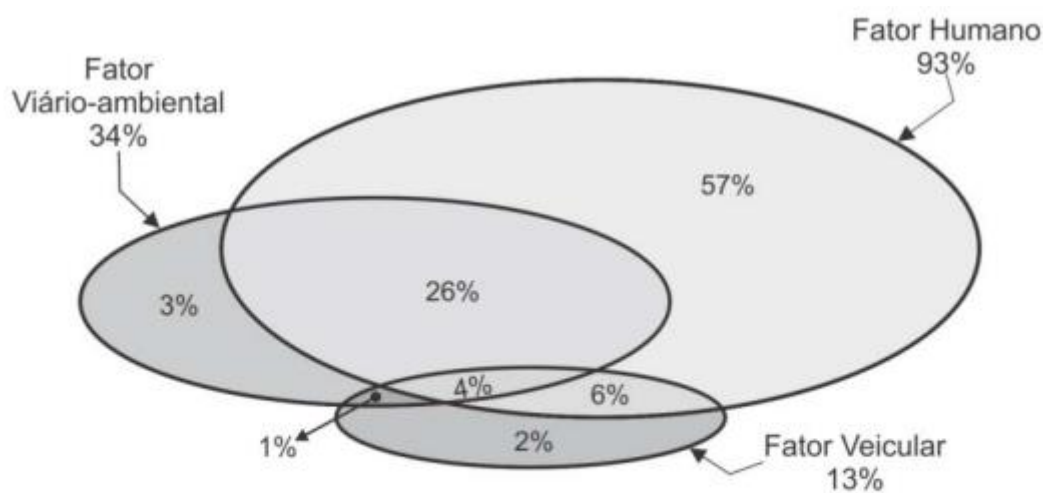
Inúmeras são as discussões, tanto no Congresso Nacional quanto nos Estados e no Distrito Federal, acerca da vistoria e da inspeção veicular.

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

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

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

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



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

Fonte: World Road Association, 2007.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado Bacelar – PTN/BA

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 II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

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 [*\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)*](#)

§ 7º [*\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)*](#)

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 encarroçadores 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 encarroçados, 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.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

.....

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.

RESOLUÇÃO Nº 418, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2009

Dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VI da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, art. 3º e art. 12 da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993, artigos 104 e 131, entre outros dispositivos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que a Inspeção Veicular Ambiental, se adequadamente implementada, pode ser um instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR, instituído pela Resolução CONAMA nº 5, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções CONAMA nº 1 e 2 de 1993;

Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos podem ser responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;

Considerando a necessidade de desenvolvimento de estratégias para a redução da poluição veicular, especialmente em áreas urbanas com problemas de contaminação atmosférica e poluição sonora; e

Considerando a necessidade de rever, atualizar e sistematizar a legislação referente à inspeção veicular ambiental, tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, e a necessidade de desenvolvimento sistemático de estudos de custo-benefício, visando ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas de controle da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

Capítulo I Das Disposições Gerais

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, determinar novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

Art. 2º Para fins desta Resolução são utilizadas as seguintes definições:

I - Motociclo: qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas.

II - Órgão responsável: órgão ambiental estadual ou municipal responsável pela implantação do Programa I/M, podendo também ser o órgão executor da operação e auditoria deste Programa.

III - Sistema OBD: sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas, verificadas por meio de códigos de falha armazenados na memória do módulo de controle do motor, implantado no Brasil em duas fases, OBDBr-1 e OBDBr-2.

IV - Veículos de uso intenso: veículos leves comerciais, veículos pesados e táxis.

.....
.....

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 06, DE 8 DE JUNHO DE 2010.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso da atribuição que lhe confere o item VIII, do art. 22, do anexo I ao Decreto n.º 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprova a Estrutura Regimental do IBAMA;

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA n.º 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando exigências estabelecidas pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da

Resolução CONAMA nº 418, de 25 de Novembro de 2009, que determinou ao Ibama regulamentar os procedimentos para avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso;

Considerando a necessidade de contínua atualização do PROCONVE bem como a complementação de seus procedimentos de execução resolve:

Art.1º Estabelecer os requisitos técnicos para regulamentar os procedimentos para avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso.

Parágrafo único. Os requisitos citados no caput deste artigo encontram-se nos Anexos da presente Instrução Normativa.

Art. 2º Fazem parte da presente instrução normativa os seguintes anexos:

1. ANEXO I - DEFINIÇÕES.
2. ANEXO II - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO DIESEL NO PROGRAMA I/M
3. ANEXO III - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO OTTO, EXCETO MOTOCICLOS E ASSEMBELHADOS, NO PROGRAMA I/M
4. ANEXO IV - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE MOTOCICLOS E ASSEMBELHADOS DO CICLO OTTO NO PROGRAMA I/M
5. ANEXO V - PROCEDIMENTOS PARA A MEDIÇÃO DE RUÍDO
6. ANEXO VI - CARACTERÍSTICAS DOS CENTROS DE INSPEÇÃO
7. ANEXO VII INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS ÀS INSPEÇÕES A SEREM FORNECIDAS PELOS FABRICANTES DE VEÍCULOS E MOTORES

Art. 3º Durante a realização da inspeção, a condução do veículo e dos procedimentos de testes deve ser realizada por inspetor de emissões veiculares, qualificado e devidamente treinada.

Art. 4º Os veículos equipados com motor de 2 tempos podem ser dispensados da inspeção, conforme estabelecido na definição da frota alvo do programa.

Art. 5º Esta Instrução Normativa entre em vigor na data da sua publicação.

ABELARDO BAYMA

RESOLUÇÃO Nº 282, DE 26 DE JUNHO DE 2008

Estabelece critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.

O **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN**, no uso das atribuições conferidas pelo art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando o disposto no art. 124, inciso V, e art. 125, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, bem como o disposto nos arts. 311 e 311A do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, que institui o Código Penal Brasileiro;

Considerando a necessidade de se estabelecer padrões de procedimentos para a atividade de registro de veículos no País, no que concerne à numeração de motor;

Considerando o contido nos Processo nºs 80001.032373/2007-53, 80001.032372/2007-17 e 80001.020631/2007-59, resolve:

Capítulo I
Das Vistorias

Art. 1º Na realização das vistorias de regularização e transferência em veículos previstos na Resolução nº 05/98, os órgãos de trânsito, ou empresas pelo DENATRAN credenciadas deverão coletar por meio óptico a numeração do chassi, do motor e da parte traseira do veículo com a numeração da placa de identificação legível e comparar com as numerações e restrições nas seguintes bases:

I – o cadastro informatizado do veículo na BIN/RENAVAM;

II – o cadastro informatizado do veículo em campo próprio da Base Estadual ou no campo das “observações” do CRV/CRLV;

III – na documentação física existente nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 1º caberá ao denatran definir os critérios mínimos para habilitação e credenciamento de empresas capacitadas para a realização das vistorias.

§ 2º As empresas credenciadas deverão comprovar sua atuação exclusiva no mercado de vistorias, mediante certidão emitida pelo órgão competente e cópia do contrato ou estatuto social vigente.

§ 3º Caso a vistoria seja realizada por empresa credenciada, deverá vir acompanhada da consulta à BIN/RENAVAM contendo necessariamente a informação cadastrada referente ao chassi e motor do veículo para confronto da informação coletada com a registrada na base conforme inciso I.

§ 4º em vistoria de veículos usados, cuja numeração de motor seja de difícil visualização, conforme cadastro de motores mantido pelo DENATRAN, deverá ser realizada a desmontagem dos componentes para a coleta por meio ótico (fotografia).

§ 5º Para os veículos contemplados no parágrafo 4º acima, que já tenham passado pelo processo de desmontagem e que os motores estejam regularizados, será necessária a gravação em baixo relevo, por empresa credenciada, de uma segunda numeração com os mesmos caracteres da numeração original no bloco do motor, visando facilitar os decalques em futuras vistorias para fins de fiscalização e ou transferências. Os veículos que apresentarem a numeração adicional deverão conter esta informação no Registro Nacional de Motores – RENAMO, conforme previsto no art. 12 desta Resolução.

§ 6º A Regularização dos motores que apresentarem divergência nas vistorias da numeração coletada com a registrada na BIN/RENAVAM e de procedência comprovada, se dará atualizando a informação nas bases estaduais e do Distrito Federal e no Registro Nacional de Motores – RENAMO, conforme previsto no art. 12 desta Resolução, mantendo o histórico do veículo desde a primeira numeração de motor registrada no licenciamento e todas as atualizações de trocas ou regravações de motores previstas nesta resolução.

§ 7º As empresas já credenciadas pelos DETRANS poderão continuar a exercer as atividades previstas neste artigo até 180 dias (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Resolução, após o que as atividades serão restritas ao DETRANS e às empresas credenciadas pelo DENATRAN

Capítulo II

Da Regularização das Alterações de Motores Anteriores à Resolução

Artigo 2º Os proprietários dos veículos que tiveram seus motores substituídos até a publicação desta Resolução, que não tenham restrições de origem de furto/roubo/adulteração da numeração do bloco e/ou busca e apreensão ou restrições judiciais, administrativas ou tributárias, e que não estejam inseridos nos casos previstos nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º e 9º desta resolução, deverão providenciar a sua regularização junto aos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal dentro do prazo de 1 (um) ano, a contar da data de publicação desta

Resolução ou por ocasião da vistoria do veículo, sendo que a regularização será realizada após a comprovação da situação do veículo mediante a vistoria acima descrita.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
