



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 685, DE 2022** **(Do Senado Federal)**

PLS Nº 242/18

Ofício nº 130/22 - SF

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que os micro-ônibus e ônibus empregados nos serviços de transporte coletivo de passageiros possuam botão de pânico; tendo pareceres: da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, pela aprovação dos de nºs 879/03 e 1884/03, apensados, com substitutivo (relator: DEP. GILBERTO NASCIMENTO); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição dos de nºs 879/03 e 1884/03, apensados, e do substitutivo da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos de nºs 879/03 e 1884/03, apensados, e do Substitutivo da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (relator: DEP. GERALDO PUDIM).

(*) Atualizado em 7/2/2024 para inclusão de apensados (50).

NOVO DESPACHO:

“Defiro o Requerimento n. 888/2022, nos termos do art. 141 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Revejo o despacho apostado ao Projeto de Lei n. 685/2022, para excluir o exame pela Comissão de Seguridade Social e Família. Outrossim, determino, de ofício, a inclusão do exame pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, devendo a matéria permanecer pronta para a Ordem do Dia.

ÀS COMISSÕES DE:

SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 879-B/03, 1884/03, 1223/11, 7667/14, 7970/14, 627/15, 1653/15, 2634/15, 2943/15, 4441/16, 5821/16, 6438/16, 7062/17, 7231/17, 7327/17, 8088/17, 8376/17, 8387/17, 8711/17, 9414/17, 9587/18, 9703/18, 325/19, 1260/19, 1572/19, 2143/19, 4309/19, 5377/19, 5529/19, 5562/19, 5694/19, 5819/19, 293/20, 308/20, 328/20, 329/20, 387/20, 430/20, 594/20, 665/20, 811/20, 732/21, 1400/22, 2385/22, 2932/22, 284/23, 2320/23, 3067/23, 5794/23 e 5925/23.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que os micro-ônibus e ônibus empregados nos serviços de transporte coletivo de passageiros possuam botão de pânico.

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 determinar que os micro-ônibus e ônibus empregados nos serviços de transporte coletivo de passageiros possuam botão de pânico.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105.

IX – para os ônibus e micro-ônibus empregados nos serviços de transporte coletivo de passageiros, botão de pânico.

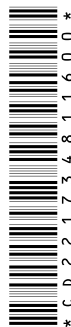
§ 7º O dispositivo de que trata o inciso IX do **caput** deste artigo deverá ser capaz de ser acionado de modo discreto e silencioso pelo condutor ou pelo cobrador em caso de perigo, e de informar a localização do veículo às autoridades de segurança pública, cabendo ao Contran regulamentar as demais especificações do dispositivo, sendo vedado estabelecer sua localização no veículo.

§ 8º A determinação disposta no inciso IX do **caput** deste artigo deverá ser atendida no prazo de 1 (um) ano, no caso de veículo zero quilômetro, e de 2 (dois) anos, no caso de veículo que já esteja em circulação, após a regulamentação do Contran.” (NR)

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

Senado Federal, em 23 de março de 2022.

Senador Rodrigo Pacheco
Presidente do Senado Federal



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

VIII - luzes de rodagem diurna. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

§ 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 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.

Parágrafo único. Quando se tratar de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

PROJETO DE LEI N.º 879-B, DE 2003

(Do Sr. Eduardo Cunha)

Obriga as empresas de ônibus a terem GPS e câmeras de vídeo; tendo pareceres: da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, pela aprovação deste e do de nº 1884/03, apensado, com substitutivo (relator: DEP. GILBERTO NASCIMENTO); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste, do de nº 1884/03, apensado, e do substitutivo da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do de nº 1.884/03, apensado, e do Substitutivo da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (relator: DEP. GERALDO PUDIM).

NOVO DESPACHO:
ÀPENSE-SE AO PL 685/2022.

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 1884/03

III - Na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam as Empresas de ônibus concessionárias de linhas obrigadas a manterem os seus veículos no sistema GPS (Global Position System), colocando um aparelho em cada veículo a fim de que se controle a trajetória da linha, os pontos de parada dos coletivos, assim como controlar o limite de velocidade, as paradas em locais proibidos e a circulação dentro de faixas exclusivas.

Art. 2º As empresas descritas no art.1º, ficam também obrigadas a manterem em seus veículos câmeras de vídeo, durante todo o tempo em que os veículos estiverem circulando comercialmente, a fim de que se possa registrar o ocorrido nas viagens de toda a frota utilizada na exploração da concessão.

§ 1º As fitas devem ser arquivadas por um período mínimo de 05 (cinco) anos e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa, decorrente de exploração da concessão, assim como deverá estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de crime.

§ 2º O não cumprimento do disposto neste artigo, implicará na presunção da culpa da empresa exploradora da concessão, independente da multa prevista nesta Lei.

Art. 3º O não cumprimento de qualquer artigo desta Lei, implicará na multa de 1.000 UFIR's por veículo e na reincidência a multa dobrará de valor.

Art. 4º A continuada reincidência poderá ensejar ao órgão competente a cassação da linha explorada.

Art. 5º A União poderá editar normas para disciplinar esta Lei, bem como se encarregará da fiscalização e da arrecadação das multas aplicadas.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os Jornais já trouxeram uma série de reportagens sobre os roubos nos ônibus com enorme desrespeito aos usuários, assim como o número elevado de informações não combatidas.

Os órgãos competentes manifestaram a posição de, administrativamente adotarem as medidas previstas neste projeto de Lei.

A importância deste projeto está na possibilidade de redução deste tipo de crime e dos índices de violência.

Ônibus é o meio de transporte mais importante da sociedade e deve ser preservado.

Sala das sessões, em 30 de abril de 2003

Deputado EDUARDO CUNHA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.102, DE 20 DE JUNHO DE 1983

Dispõe sobre Segurança para Estabelecimentos Financeiros, Estabelece Normas para Constituição e Funcionamento das Empresas Particulares que Exploram Serviços de Vigilância e de Transporte de Valores, e dá outras Providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º É vedado o funcionamento de qualquer estabelecimento financeiro onde haja guarda de valores ou movimentação de numerário, que não possua sistema de segurança com parecer favorável à sua aprovação, elaborado pelo Ministério da Justiça, na forma desta Lei.

** Art. 1º com redação dada pela Lei nº 9.017, de 30/03/1995*

** A competência estabelecida ao Ministério da Justiça será exercida pelo Departamento de Polícia Federal, conforme o art. 16 da Lei nº 9.017, de 30/03/1995.*

Parágrafo único. Os estabelecimentos financeiros referidos neste artigo compreendem bancos oficiais ou privados, caixas econômicas, sociedades de crédito, associações de poupanças, suas agências, subagências e seções.

Art. 2º O sistema de segurança referido no artigo anterior inclui pessoas adequadamente preparadas, assim chamadas vigilantes; alarme capaz de permitir, com segurança, comunicação entre o estabelecimento financeiro e outro da mesma instituição, empresa de vigilância ou órgão policial mais próximo; e, pelo menos, mais um dos seguintes dispositivos:

I - equipamentos elétricos, eletrônicos e de filmagens que possibilitem a identificação dos assaltantes;

II - artefatos que retardem a ação dos criminosos permitindo sua perseguição, identificação ou captura; e

III - cabina blindada com permanência ininterrupta de vigilante durante o expediente para o público e enquanto houver movimentação de numerário no interior do estabelecimento.

Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 9.017, de 30/03/1995).

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.884, DE 2003 (Do Sr. Walter Pinheiro)

Dispõe a utilização de tecnologia GPS na prevenção de assaltos a veículos de transporte rodoviário de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE ESTE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. As empresas que exploram a prestação de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros instalarão sistemas de segurança equipados com dispositivos de localização global por satélite (GPS) em todos os seus veículos de transporte coletivo.

§ 1º. A operação de monitoração e controle da localização dos veículos será executada mediante:

I - criação de setor orgânico na própria empresa, que se incumbirá especificamente desta atividade;

II - terceirização dos serviços a empresa de segurança privada.

§ 2º. Em qualquer dos casos previstos no § 1º, a autorização para funcionamento e a fiscalização da operadora atenderá ao que determina a Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983.

§ 3º. Os sistemas de monitoração e controle serão organizados e estruturados de forma a permitir a permanente comparação entre o comportamento real e o comportamento previsto do veículo, tomando-se, em caso de constatação de discrepâncias que presumam a ocorrência de assaltos ou acidentes, as devidas e imediatas providências junto às instituições públicas competentes.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor trezentos e sessenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O aumento da incidência de assaltos a ônibus intermunicipais e interestaduais é mais um componente a ser acrescentado a um quadro de violência que só vem se agravando nesses anos mais recentes.

No intuito de proteger a vida e o patrimônio dos passageiros dessa violência, cogita-se de se obrigarem as empresas transportadoras a equipar os seus terminais de embarque com detectores de metais, com vistas a evitar o ingresso nos ônibus de pessoas armadas. Duvidamos da eficácia dessa medida, pois da análise do modus operandi desses assaltos, verifica-se que, via de regra, o ato criminoso se completa mediante o conluio de cúmplices que acompanham o ônibus em carros particulares e o bloqueiam em algum ponto ermo da estrada, tal como acontece nos assaltos a caminhões de carga. A presença prévia de assaltantes dentro do ônibus é, portanto, uma conveniência que facilita o ato, mas não é essencial ao seu cometimento.

Acreditamos, portanto, que as medidas de proteção para os

passageiros merecem o emprego de uma tecnologia mais eficiente que a de simples detectores de metais nas plataformas de embarque, e que a metodologia mais adequada ao caso deva ser buscada na experiência das empresas de transporte rodoviário de carga.

O Global Positioning System (GPS) é uma tecnologia de desenvolvimento recente, que permite a localização geodésica muito precisa de pontos localizados na superfície terrestre mediante o emprego de uma estação terrena móvel bastante sofisticada, que compara pulsos digitais recebidos de uma rede de satélites.

Fruto do desenvolvimento das técnicas espaciais, o GPS foi inicialmente aplicado na cartografia e na navegação marítima e aérea. Mais recentemente, com os progressos na miniaturização dos equipamentos eletrônicos e na redução em seus custos, tornou-se viável para a aplicação na monitoração de veículos terrestres, aí incluídos os transportes rodoviários de cargas e até mesmo os automóveis particulares.

Operada por empresas de segurança privada ou por seguradoras, a monitoração com tecnologia GPS permite a constante e exata localização do veículo onde se instala a estação terrena, com vistas à prestação de socorro em caso de assalto ou a sua recuperação em caso de furto ou roubo.

Esses sistemas de proteção funcionam mediante a contratação de empresas de segurança que alugam canais de satélite em provedores internacionais, ficando em condições de monitorar permanentemente a localização das estações terrenas instaladas nos veículos. Tais empresas, que hoje atuam comercialmente na proteção de caminhões de carga, aplicam a tecnologia GPS como instrumento de monitoração mas, de resto, são similares às empresas de segurança residencial, que, ao receberem a informação, pela via telefônica, do disparo de algum alarme, acionam a polícia ou seu próprio dispositivo de dissuasão. A diferença entre um e outro de tais sistemas decorre da natureza dos alarmes: um usa disparadores simples de portas e janelas, ao passo que outro aluga canais de um sistema mundial de satélites.

A monitoração tem por finalidade a identificação imediata dos desvios de um comportamento pré-estabelecido aos veículos, que possam ser interpretados como assaltos (paradas não previstas, afastamentos não explicados da rota prevista, atrasos etc), permitindo a sua pronta localização para que se providencie o socorro imediato. A eficiência do processo decorre, portanto, da possibilidade de que se constate em tempo oportuno, a exata localização dos ônibus.

Acreditamos que essa metodologia, que vem alcançando bastante sucesso na proteção de veículos de carga, se revelará muito promissora também na proteção de veículos de passageiros.

Nossa proposição, portanto, estabelece a obrigação de que as empresas de transporte rodoviário de passageiros instalem sistemas de monitoração e controle de seus veículos, seja mediante a criação de setor orgânico, específico para o desempenho da atividade, seja pela terceirização dos serviços a empresa de segurança privada. Em ambos os casos, os sistemas de monitoração e controle deverão atender às disposições constantes da Lei nº. 7.102/83, que regula as atividades das empresas de segurança privada e as submete aos critérios de avaliação do Departamento de Polícia Federal.

Concede-se um prazo de um ano para a entrada em vigor da norma, o que consideramos indispensável, tanto para que as empresas de transporte adotem as providências administrativas necessárias, quanto para permitir a atualização tecnológica das empresas de segurança privada, assegurando, assim, a preservação de condições adequadas de concorrência.

Na certeza de que a nossa proposição se constitui em aperfeiçoamento oportuno e conveniente para o ordenamento jurídico federal, esperamos poder contar com o valioso apoio dos nobres Pares em favor de sua aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 3 de setembro de 2003.

Deputado **WALTER PINHEIRO**

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Eduardo Cunha, obriga as empresas de ônibus concessionárias de linhas de transporte coletivo a manterem em seus veículos um equipamento que informe, em tempo real, a sua posição, por meio do sistema GPS, e câmera de vídeo, que registre os eventos ocorridos durante a viagem. Determina, ainda, a manutenção em arquivo dessas fitas de vídeo, por um período mínimo de cinco anos, de maneira que possam ser usadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa.

Para dar efetividade às medidas preconizadas, a proposição institui sanções pelo seu não cumprimento, além de estabelecer que a omissão da empresa na adoção dos equipamentos indicados implicará a sua presunção de culpa.

Em sua justificativa, o Autor alerta para a grande incidência de roubos de ônibus e sustenta que a instalação de equipamento de GPS e de câmeras de vídeo reduzirá este tipo de crime.

Por despacho do Sr. Presidente da Câmara dos Deputados foi apensado ao Projeto de Lei nº 879, de 2003, o Projeto de Lei nº 1.884, de 2003, do Deputado Walter Pinheiro, que dispõe sobre a utilização da tecnologia GPS na prevenção de assaltos a veículos de transporte rodoviário de passageiros.

Em sua proposição, o Deputado Walter Pinheiro torna obrigatória a instalação de sistemas de segurança, equipados com dispositivos de localização global por satélite – GPS, nos veículos de transporte coletivo das empresas que exploram a prestação de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual e estabelece os meios e as formas de execução das operações de monitoração e controle da localização dos veículos.

Em sua justificativa, o Deputado Walter Pinheiro ressalta o aumento da incidência de assaltos a ônibus intermunicipais e interestaduais e afirma que os passageiros merecem o emprego de uma tecnologia eficiente para a sua proteção.

Após discorrer sobre as vantagens da tecnologia GPS, o Autor informa que empresas de segurança privada e seguradoras já adotam o uso dessa tecnologia para o monitoramento de cargas, para assegurarem o acionamento dos órgãos de segurança pública competentes, em tempo mais breve, no caso de desvios de rota ou paradas não previstas.

Por fim, manifesta sua crença de que a adoção dessa tecnologia se revelará promissora na proteção de veículos de passageiros e que o prazo de quase um ano concedido para a adoção das medidas estabelecidas na proposição permitirá a atualização tecnológica das empresas e preservará as condições adequadas de concorrência.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas a nenhuma das proposições.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

As proposições sob análise, sob o ponto de vista da segurança pública, se constituem em uma iniciativa louvável para a redução de uma modalidade de delito que se tem tornado comum nas estradas brasileiras e que atinge, de forma direta, a parte da população que não dispõe de recursos econômicos para utilizar a

via aérea como forma de transporte.

É certo que, ao se determinar, de forma coercitiva, a instalação, pelas empresas de transporte coletivo de passageiros, de equipamentos que visem a permitir um monitoramento do deslocamento dos veículos de transporte de passageiros e as ações desenvolvidas em seu interior, não se irá inibir, de forma absoluta, a prática desse delito. Porém, estar-se-ão adotando medidas inibitórias à sua consecução e possibilitando-se o início mais célere de uma ação repressiva contra o delito em curso, ampliando as possibilidades de êxito no combate a esse crime.

De se destacar que, embora a segurança pública seja dever do Estado, também é responsabilidade de todos, inclusive das empresas privadas. Além disso, como concessionárias de um serviço público, nos termos do art. 6º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências, é seu dever prestar um serviço adequado, isto é, um serviço que satisfaça na sua prestação, entre outras, as condições de segurança e que observe a modicidade das tarifas.

Por fim, o simples fato da proposição gerar custos operacionais para as empresas não deve ser motivo para a sua rejeição. Tampouco pode-se, antecipadamente, dizer que haverá obrigatoriamente a elevação dos custos para os passageiros, uma vez que essas medidas poderão ser compensadas com redução de prêmios de seguro ou de indenizações a vítimas de assaltos.

Embora não tenhamos dúvidas quanto à adequação de sua aprovação, com relação ao mérito, entendemos serem necessários alguns aperfeiçoamentos.

O **caput** do art. 1º, do Projeto de Lei nº 1.884, de 2003, que define a obrigação de instalação de equipamentos de segurança nos ônibus, mostra-se mais detalhado que o **caput** do art. 1º, do Projeto de Lei nº 879, de 2003, que tem a mesma finalidade. Assim, seria conveniente que a proposição a ser aprovada incorporasse esse texto. Tal observação não vale para os parágrafos ao **caput** do art. 1º do Projeto de Lei nº 1.884/2003 que disciplinam matéria de organização da empresa, o que se mostra inadequado, uma vez que tal ingerência pode ter reflexos negativos na estrutura operacional do concessionário do serviço de transporte coletivo, além de implicar custos não essenciais à consecução do objetivo da proposição.

Com relação aos demais dispositivos que integrariam a norma legal a ser aprovada, pela objetividade, somos de entendimento de que devam ser adotados os arts. 2º a 6º, do Projeto de Lei nº 879/2003, com as alterações a seguir

indicadas.

O prazo previsto no § 1º, do art. 2º, deve ser reduzido para dois anos, por questões físicas de armazenagem das fitas e por não ser razoável acreditar que as provas necessárias a uma investigação ou a um processo judicial ou administrativo seriam requisitadas após um período de dois anos.

Conforme já foi esclarecido em Parecer do ilustre Deputado Vieira Reis, não votado na Comissão, o art. 2º, § 2º, estabelece a responsabilidade subjetiva da empresa pelo descumprimento da norma. Embora seja possível deduzir-se que essa responsabilidade se refere a danos morais ou materiais, sofridos por passageiros vítimas de assalto, isso não está especificado na proposição, sendo de todo recomendável que o seja. Por isso, mostra-se adequada a alteração do texto do dispositivo, incluindo-se expressão que torne expressa a responsabilidade subjetiva da empresa de transporte público em relação aos danos sofridos pelos usuários dos seus serviços.

Assim, ter-se-ia, para os §§ 1º e 2º do citado art. 2º, as seguintes redações:

Art. 2º.

§ 1º As fitas de vídeo devem ser arquivadas por um período de **dois anos** e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa, decorrente de exploração da concessão, assim como deverão estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de crime.

§ 2º O não cumprimento do disposto neste artigo implicará na presunção da culpa da empresa exploradora da concessão **e a sua responsabilidade subjetiva pelos danos materiais e morais sofridos pelos seus passageiros vítimas de assalto**, independentemente da multa prevista nesta Lei.

A título de simples aperfeiçoamento de redação, para tornar expressa a intenção do Autor, estamos propondo para o **caput** do art. 2º, do Projeto de Lei nº 879, de 2003, a seguinte redação:

Art. 2º As empresas descritas no art. 1º ficam, também, obrigadas a **instalar** em seus veículos câmeras de vídeo, que **serão mantidas em funcionamento** durante todo o tempo em que os veículos estiverem circulando comercialmente, a fim de que se possa registrar o ocorrido nas viagens de toda a frota utilizada na exploração da concessão.

O art. 3º estipula multa em UFIR. Tal indexação foi extinta pela

Medida Provisória nº 2.095-76, que versava sobre o Plano Real. Por isso, estamos substituindo a expressão “1.000 UFIR” pelo valor de “R\$ 1.500,00”.

Também estamos alterando a redação do art. 4º, retirando a expressão “ao órgão competente” e inserindo a expressão “concessão”, e a redação do art. 5º, neste caso para adequá-lo ao entendimento da Câmara dos Deputados sobre normas autorizativas para o Poder Executivo.

Em face do exposto, **voto pela aprovação** dos Projetos de Lei nºs 879, de 2003, e 1.884, de 2003, **nos termos do Substitutivo, em anexo**.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2004.

Deputado Gilberto Nascimento
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 879, DE 2003
(Apenso o Projeto de Lei nº 1.884, de 2003)

Obriga as empresas de ônibus a terem
GPS e câmeras de vídeo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas que exploram a prestação de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros deverão instalar sistemas de segurança equipados com dispositivos de localização global por satélite (GPS) em todos os seus veículos de transporte coletivo.

Art. 2º As empresas descritas no art. 1º ficam, também, obrigadas a **instalar** em seus veículos câmeras de vídeo, que **serão mantidas em funcionamento** durante todo o tempo em que os veículos estiverem circulando comercialmente, a fim de que se possa registrar o ocorrido nas viagens de toda a frota utilizada na exploração da concessão.

§ 1º As fitas de vídeo devem ser arquivadas por um período de **dois anos** e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa, decorrente de exploração da concessão, assim como deverão estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de crime.

§ 2º O não cumprimento do disposto neste artigo implicará a presunção da culpa da empresa exploradora da concessão **e a sua responsabilidade subjetiva pelos danos materiais e morais sofridos pelos seus passageiros vítimas de assalto**, independentemente da multa prevista nesta Lei.

Art. 3º O não cumprimento de qualquer artigo desta Lei implicará a aplicação de multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais) por veículo e na reincidência a multa dobrará de valor.

Art. 4º A reincidência continuada poderá ensejar a cassação da

concessão da linha explorada.

Art. 5º **O Poder Executivo regulamentará esta Lei.**

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

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2004.

DEPUTADO GILBERTO NASCIMENTO
RELATOR

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 879/03, e o PL 1.884/03, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gilberto Nascimento. O Deputado Edmar Moreira apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wanderval Santos - Presidente, Coronel Alves e João Campos - Vice-Presidentes, Alberto Fraga, Gilberto Nascimento, Josias Quintal, Laura Carneiro, Raul Jungmann, Ronaldo Vasconcellos, Sandes Júnior, Vander Loubet - Titulares; Antonio Carlos Biscaia, Perpétua Almeida e Zulaiê Cobra - Suplentes.

Sala da Comissão, em 25 de agosto de 2004.

Deputado WANDERVAL SANTOS
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO **AOS PROJETOS DE LEI NºS 879, DE 2003, E 1.884, DE 2003**

Obriga as empresas de ônibus a terem GPS e câmeras de vídeo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º As empresas que exploram a prestação de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros deverão instalar sistemas de segurança equipados com dispositivos de localização global por satélite (GPS) em todos os seus veículos de transporte coletivo.

Art. 2º As empresas descritas no art. 1º ficam, também, obrigadas a instalarem em seus veículos câmeras de vídeo, que serão mantidas em funcionamento durante todo o tempo em que os veículos estiverem circulando comercialmente, a fim de que se possa registrar o ocorrido nas viagens de toda a frota

utilizada na exploração da concessão.

§ 1º As fitas de vídeo devem ser arquivadas por um período de dois anos e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa, decorrente de exploração da concessão, assim como deverão estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de crime.

§ 2º O não cumprimento do disposto neste artigo implicará a presunção da culpa da empresa exploradora da concessão e a sua responsabilidade subjetiva pelos danos materiais e morais sofridos pelos seus passageiros vítimas de assalto, independentemente da multa prevista nesta Lei.

Art. 3º O não cumprimento de qualquer artigo desta Lei implicará a aplicação de multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais) por veículo e na reincidência a multa dobrará de valor.

Art. 4º A reincidência continuada poderá ensejar a cassação da concessão da linha explorada.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará esta Lei.

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

Sala da Comissão, em 25 de agosto de 2004.

DEPUTADO WANDERVAL SANTOS
PRESIDENTE

VOTO EM SEPARADO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 879 de 2003, de autoria do Deputado Eduardo Cunha, visa obrigar as empresas de ônibus concessionárias de linhas a instalarem em seus veículos, e a manterem em operação durante todo o período em que os veículos estiverem circulando comercialmente, aparelhos GPS (Global Position System) e câmeras de vídeo. Determina, ainda, que as fitas gravadas pelas câmeras de vídeo sejam mantidas em arquivo por um período mínimo de cinco anos e que o descumprimento dessas obrigações implicará a responsabilidade subjetiva da empresa por danos sofridos pelos passageiros e a aplicação de multa, no valor que especifica.

O Relator do Projeto, Deputado Vieira Reis, apresentou parecer pela aprovação deste, com emenda modificativa, alterando os §§ 1º e 2º, do art. 2º, para que as fitas de vídeo sejam arquivadas por um período de dois anos, e para que

seja acrescentada a responsabilidade subjetiva das empresas concessionárias, pelos danos materiais e morais sofrido pelos passageiros, vítimas de assalto.

II - ANÁLISE

O presente Projeto de Lei, não obstante a sua nobre intenção, a de coibir o crescente número de assaltos praticados a ônibus urbanos, intermunicipais e interestaduais, não prevê a fonte de custeio para a aquisição, instalação e manutenção dos aparelhos de GPS e das câmeras de vídeo.

Notadamente, esses aparelhos tecnológicos têm um custo elevado, além de que as empresas de ônibus terão que necessariamente contratar pessoal especializado para instalação das câmaras de vídeo em cada ônibus que circula pelo país. Não sendo o bastante, terão que contratar ainda, pessoal especializado para treinamento de todos os motoristas de ônibus do país para manusearem os aparelhos de GPS.

Outro aspecto a ser considerado, é o tipo de equipamento que deverá ser adquirido, já que muitas das viagens intermunicipais e interestaduais são realizadas no período noturno, o que acarretaria a aquisição de câmeras de vídeo com capacidade de registrar imagens no escuro, o que elevaria, em muito, o custo desses equipamentos.

Feitas essas considerações é possível perceber que o usuário é que seria o maior prejudicado, haja vista que todas as despesas com aquisição, instalação e manutenção dos equipamentos eletrônicos, fatalmente seriam transferidas para as já elevadas tarifas de transporte rodoviário de passageiros.

Tem-se também, e que é de conhecimento público, que as câmeras de vídeo não inibem assaltos. Se assim fosse, não existiriam mais assaltos a bancos e demais estabelecimentos comerciais e condomínios que possuem sistema de vigilância monitorada por câmeras de vídeo.

Todos os dias praticamente, são noticiados assaltos a bancos e muitas vezes a condomínios fechados de alto padrão nas grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, que mesmo dispondo de equipamentos de tecnologia de ponta e segurança armada, são alvos de assaltos.

III - VOTO

Por todo o exposto, divergindo do nobre relator nesta Comissão, somos pela rejeição do PL 789/2003 e da sua emenda.

Sala da Comissão, em 12 de agosto de 2003.

DEPUTADO EDMAR MOREIRA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I . RELATÓRIO

O presente projeto de lei, proposto pelo Deputado Eduardo Cunha,

pretende obrigar as empresas de ônibus, concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte público a instalarem em seus veículos aparelhos de GPS (Global Position System) e câmeras de vídeo, bem como estabelece que a desobediência da citada obrigação resulte em multa de 1.000 UFIR's por veículo e que em caso de reincidência a multa dobrará de valor.

Já o Projeto de Lei nº. 1.884, de 2003, de autoria do Deputado Walter Pinheiro, dispõe sobre a utilização da tecnologia GPS na prevenção de assaltos a veículos de transporte rodoviário de passageiros.

Na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, Violência e Narcotráfico, o citado projeto de lei foi aprovado, mediante um substitutivo, o qual estabelece que os citados equipamentos devem ser instalados nos serviços de transporte interestadual e intermunicipal de passageiros, e multa por descumprimento na norma passa para R\$ 1.500,00 (Hum mil e quinhentos reais).

Durante o prazo regimental, a proposta legislativa em epígrafe não recebeu emendas na Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

II. VOTO

A proposta legislativa em epígrafe tem por objetivo tentar impedir a ocorrência de atos criminosos, como assaltos, furtos ou seqüestros no interior dos veículos de transporte coletivo utilizados nos serviços de transporte público.

Diante do mérito, devemos observar que a Constituição Federal preceitua que a segurança pública é dever do Estado (Art. 144 da CF) e que será exercida através de determinados órgãos públicos, como a polícia federal, a polícia rodoviária federal, a polícia ferroviária federal e as polícias civis e militares.

Dessa forma, acreditamos que embasado no citado preceito constitucional, o mérito da proposta legislativa em epígrafe deve ser analisado.

Observa-se ainda, que a mesma Carta Magna estabeleceu no Artigo 175 a atribuição do Poder Público de prestar os serviços públicos diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão.

Em atendimento ao comando constitucional citado, foi promulgada a Lei n.º 8.987/95, mais conhecida como a Lei das Concessões. A citada legislação trouxe em seu bojo a determinação constitucional de ofertar um **serviço adequado** à coletividade em geral claramente delineada no seu Art. 6º, que dispõe na seguinte forma:

“Art. 6º - Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato”.

§ 1º - Serviço adequado é o que satisfaz as

condições de regularidade, continuidade, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. "

Apesar da legislação supra citada estabelecer que o serviço a ser ofertado aos usuários deva estar revestido de segurança, conforme previsto no preceito legal citado, não significa que tal obrigação deva ser interpretada de forma tão extensiva, a ponto das concessionárias ou permissionárias do serviço ter a obrigação de realizar vigilância e segurança para a repressão de atos criminosos, como o assalto no interior dos veículos, mediante adoção de procedimentos ou equipamentos, como os propostos no presente projeto de lei.

Observa-se ainda, que os termos de permissão ou contratos de concessão não dispõem da delegação de poder de polícia ao operador do serviço, ou até mesmo a exigência de oferta de serviço de segurança para os usuários, pois caso, fosse exigido, certamente cada ônibus que circulasse pelas estradas brasileiras teria um vigilante armado a bordo.

Outro ponto a ser considerado, é com relação à eficiência dos citados equipamentos na repressão de atos criminosos. Na justificativa da proposta legislativa não consta qualquer informação a respeito, porém, não podemos ignorar como fato notório e de conhecimento público, que os bancos, estabelecimentos comerciais e condomínios residenciais monitorados por sistemas de câmeras de vídeo continuam a ser alvo de roubos e furtos.

Além disso, vale lembrar que os custos destes dispositivos, bem como a manutenção dos mesmos, serão repassados nas tarifas, ou seja, a passagem será aumentada para os usuários do serviço, os quais na sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo, o que representa uma grande injustiça social, pois o Poder Público não cumpre o seu papel constitucional de garantir a segurança pública do cidadão e cria um ônus para que este pague pela sua segurança.

Agravando este quadro, não podemos ignorar que pesquisas do próprio Governo Federal reconhecem que mais de 37 milhões de brasileiros não estão acessando os serviços de transporte público, pois não dispõem de recursos para pagar a tarifa.

Assim, é certo que a aprovação da citada proposta legislativa contribuirá diretamente para o aumento de pessoas excluídas do transporte público.

Considerando que os serviços de transporte público são responsáveis pelos deslocamentos diários de milhões de brasileiros e que a segurança pública é dever do Estado, conforme expresso na Constituição Federal, e não do particular, cabe às autoridades públicas tomarem as providências necessárias objetivando a repressão de qualquer tipo de crime, inclusive aos praticados no interior dos veículos dos serviços de transporte público interestadual e intermunicipal de passageiros.

Pelo todo exposto, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº. 879/2003,

de autoria do nobre Deputado Eduardo Cunha, do apenso Projeto de Lei nº. 1884/2003, do Deputado Walter Pinheiro, bem como o substitutivo aprovado na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado.

Sala da Comissão, 14 de abril de 2.009.

**Deputado Federal CHICO DA PRINCESA
(PR-PR)**

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 879-A/2003, o PL 1.884/2003, apensado, e o substitutivo adotado pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, nos termos do parecer do relator, Deputado Chico da Princesa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Airtton Roveda, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Edio Lopes, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Dr. Talmir, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Lael Varella, Marcos Lima, Nelson Bornier, Pedro Chaves, Perpétua Almeida e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2009

Deputado JAIME MARTINS
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei sob exame visa a obrigar “as empresas de ônibus concessionárias de linhas” a “manterem os seus veículos no sistema GPS”.

Obriga-as, também, a instalar câmeras de vídeo nos ônibus. Diz que as fitas devem ser arquivadas por cinco anos.

Diz, também, que o não cumprimento dessa obrigação “implicará na presunção da culpa da empresa exploradora da concessão”, além da multa ali apontada.

Diz, ainda, que a continuada reincidência poderá ensejar ao órgão competente a concessão da linha explorada.

Diz, por fim, que a União poderá editar normas “para disciplinar” a lei e que se encarregará da fiscalização e da arrecadação das multas.

O apenso, PL nº 1.884/03, do Deputado Walter Pinheiro, prevê

a mesma obrigatoriedade mas cita o transporte intermunicipal e interestadual de passageiros.

Diz que a monitoração e controle de localização dos veículos será executada mediante “criação de setor orgânico na própria empresa, que se incumbirá especificamente desta atividade e pela “terceirização dos serviços a empresa de segurança privada”.

Diz, também, que “a autorização para funcionamento e a fiscalização da operadora atenderá ao que determina a Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983”

Diz, por fim, que o controle deve permitir comparação entre o comportamento real e o previsto para o ônibus, para que se tomem as providências junto às instituições públicas competentes.

A Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado aprovou os dois projetos na forma de substitutivo – em que se destaca a redação do principal, pouco tendo sido aproveitado do apenso.

A Comissão de Viação e Transportes opinou pela rejeição dos três textos.

Vem agora a esta Comissão para que se manifeste sobre constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição em foco, a teor do disposto no art. 32, inciso IV, alínea a, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Todos os requisitos formais de constitucionalidade parecem atendidos, sendo a matéria sob exame pertinente à competência legislativa privativa da União e às atribuições normativas do Congresso Nacional, encontrando abrigo nos artigos 22, IVI e 48, *caput*, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar também se revela legítima, não estando reservada a nenhum outro Poder.

Quanto à sua juridicidade, estabelece o art. 6º, da Lei nº 8.987, de 1995 (Lei das Concessões, CAPÍTULO II, DO SERVIÇO ADEQUADO) que

Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Portanto verifica-se que a proposta é bem recepcionada pela legislação em vigor.

Com relação a um possível aumento dos custos operacionais das empresas que podem refletir nas tarifas, conforme o afirmado pelo Relator na Comissão de Viação e Transportes - CVT, ao rejeitar a proposição e seu apensado, somos de opinião que esses gastos são apenas iniciais e, a curto prazo, podem ser compensados com a redução de prêmios de seguro ou indenizações de vítimas de assaltos, pois é de conhecimento geral que os valores dos seguros cobrados para veículos dotados de sistema sistemas de rastreamento por GPS são significativamente inferiores aos daqueles que não possuem tais sistemas.

No que tange à técnica legislativa, fazemos ressalva ao art. 5º por ser autorizativo, ou seja, autoriza a União a editar normas, porém entendemos que tal vício foi sanado no substitutivo oferecido pela CSPCCO.

Já o Parecer da Comissão de Viação e Transportes tenta desqualificar o dispositivo da Lei de concessões que respalda a juridicidade das propostas em tela, por isso o rejeitamos.

Dessa forma, nosso voto é no sentido da constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL nº 879, de 2003; do PL 1.884, de 2003, do Substitutivo oferecido pela Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado; e da rejeição do Parecer oferecido pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em 2 de junho de 2009.

Deputado **GERALDO PUDIM**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 879/2003, do de nº 1.884/2003, apensado, e do Substitutivo da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado nos, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Geraldo Pudim.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodvalho - Vice-Presidente no exercício da Presidência, Augusto Farias, Bonifácio de Andrada, Edmar Moreira, Fábio Ramalho, Gonzaga Patriota, João Campos, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Pimentel, Jutahy Junior, Luiz Couto, Marçal Filho, Marcelo Guimarães Filho, Marcelo Itagiba, Marcos Medrado, Mauro Benevides, Nelson Trad, Regis de Oliveira, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Zenaldo Coutinho, Chico Lopes, Geraldo Pudim, Jair Bolsonaro, Leonardo Picciani, Odílio Balbinotti, Ricardo Tripoli, Roberto Santiago, Tadeu Filippelli, Valtenir Pereira, Vieira da Cunha, Vital do Rêgo Filho e William Woo.

Sala da Comissão, em 6 de maio de 2010.

Deputado RODOVALHO
Presidente em exercício

PROJETO DE LEI N.º 1.223, DE 2011 (Do Sr. Lucio Vieira Lima)

Acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer equipamento obrigatório dos veículos de transporte público coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer equipamento obrigatório dos veículos de transporte público coletivo de passageiros.

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

“Art. 105.....

.....

VIII – Para os veículos de transporte público coletivo de passageiros com mais de dez lugares, pelo menos duas câmeras de vídeo para o registro e a transmissão da movimentação dos passageiros.

.....”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As câmeras de vídeo são, hoje, um recurso indispensável para o esclarecimento de muitos atos de violência e de crimes praticados em nosso País. Por isso elas vêm sendo disseminadas, cada vez mais, em estabelecimentos de diferentes usos, tanto públicos como privados.

Muitos desses atos ou assaltos são praticados dentro de transportes públicos em qualquer cidade brasileira, e não são raras as vezes que acabam com vítimas fatais e ações de vandalismo como depredações de ônibus incluindo sua destruição pelo fogo. Tudo isso interfere de imediato na segurança do trânsito, porque afeta diretamente o comportamento do condutor do veículo, que, ameaçado, pode tomar atitudes irrefletidas ou desastrosas enquanto segue ao volante sob a mira de uma arma.

Para haver um controle dessas ocorrências e a possibilidade de identificação dos agressores e marginais, será necessário que também os veículos de transporte público coletivo de passageiros sejam equipados com câmeras de vídeo capazes de registrar e transmitir a movimentação dos passageiros.

Com essa preocupação, estamos propondo o presente projeto de lei o qual, pela sua importância, esperamos seja aprovado pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 03 de maio de 2011.

Deputado LÚCIO VIEIRA LIMA

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.

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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.667, DE 2014

(Do Sr. Zequinha Marinho)

Dispõe sobre a instalação de sistema de alerta em veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos de transporte coletivo disporão de sistema de alerta.

§ 1º O sistema de alerta em veículos de transporte coletivo será luminoso tipo strobo automotivo, rotativo ou não, nas cores azul, verde ou branca.

§ 2º Os luminosos serão instalados em pontos na lataria do coletivo, longe das luzes de sinal do mesmo, conforme indicado no anexo.

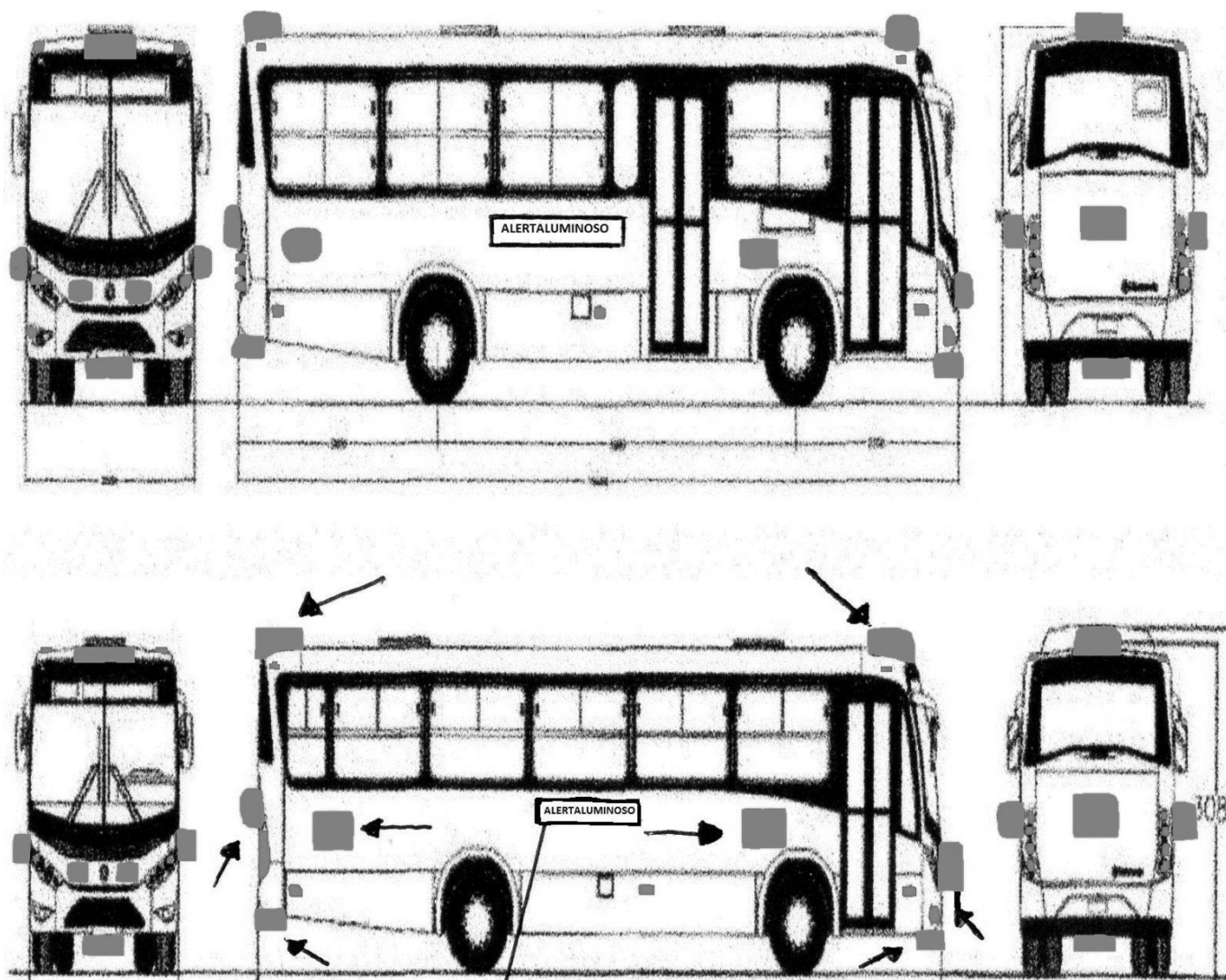
§ 3º Os sistema de alerta poderá ser acionado de 04 (quatro) maneiras diferentes: pelo cobrador, pelo motorista, pelos passageiros ou pelas câmeras.

§ 4º Na porta de entrada dos coletivos será afixado o seguinte aviso: “Veículo dotado de alerta visual de assalto independente de qualquer ação”.

Art. 3º As empresas de transporte coletivo disporão, a partir da publicação desta lei, de 90 (noventa) dias para se adequarem ao nela estabelecido.

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

ANEXO





JUSTIFICAÇÃO

Diante dos assaltos que, frequentemente, ocorrem nos veículos de transporte coletivo, com prejuízos materiais para as empresas, as seguradoras, os passageiros, os motoristas e os cobradores, afora os danos de natureza psicológica e as lesões e mortes que também ocorrem, há necessidade de serem instalados sistemas de alerta que, ao serem percebidos por terceiros, possa redundar no acionamento das autoridades policiais.

O sistema proposto em nada fere as normas de trânsito, é de baixo custo de instalação e de fácil adaptação.

Em função do exposto, sabendo do incontestável mérito desta proposição, esperamos contar com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 04 de junho de 2014.

Deputado ZEQUINHA MARINHO

PROJETO DE LEI N.º 7.970, DE 2014

(Do Sr. Luiz Carlos)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamento obrigatório para veículos do transporte coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar acrescido do inciso VIII:

“Art. 105

.....

VIII - para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, em linhas intermunicipais ou interestaduais, equipamento destinado ao rastreamento via satélite e monitoramento remoto, que permita comunicação em tempo real entre o veículo e a empresa e vice-versa.(AC)

Art. 2º Esta lei entra em vigor 12 (doze) meses a partir de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O assalto a ônibus interestaduais de passageiros tem ocorrido com frequência cada vez maior.

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informam que em 2013 ocorreram 311 assaltos a ônibus interestaduais. Em 2012 foram 303. Como esses dados não computam assaltos a ônibus intermunicipais e a veículos de transportes clandestinos, esses números, na realidade, tendem a ser ainda maiores.

A ocorrência desses assaltos verifica-se principalmente entre as 22h e as 4h. A distância entre cidades e a deficiência na fiscalização contribuem para esse quadro.

Goiás foi o Estado onde mais houve assaltos em 2013: 99 (32%), seguido do Distrito Federal com 62 (20%). Juntos, Goiás e Distrito Federal sofreram mais da metade do total de assaltos a ônibus interestaduais: 161, o que representa 52% do total. Em seguida aparecem Minas Gerais (44 assaltos), Bahia (34), Alagoas (28).

É interessante observar que apesar de Minas Gerais e Bahia possuírem as maiores malhas rodoviária federal, segundo dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), com 17.848 km e 11.350 km de rodovias, respectivamente, as maiores ocorrências de delitos verificam-se em Goiás e Distrito Federal, que possuem malhas rodoviárias bem menores, com 6.236 km e 355 km, respectivamente.

Quando se analisa mais detidamente essas ocorrências verifica-se que elas ocorrem em um trecho crítico, próximo à cidade goiana de Cristalina, onde há o entroncamento das BRs 050 e 040. A primeira liga Brasília a São Paulo, a segunda ao Rio de Janeiro. A partir de Cristalina há um longo trecho deserto, onde não há cidades, sinal de operadoras de celular ou pontos de apoio. Utilizando-se a BR 050 roda-se 180 km até Catalão (GO); pela BR 040 são 110 km até Paracatu (MG). Nos demais estados a situação não é muito diversa.

Intensificar a fiscalização em trechos mais suscetíveis de assaltos certamente minoraria essas ocorrências. Mas não se pode querer transferir para o Estado a total responsabilidade do problema. As empresas que operam o transporte interestadual de passageiros devem também assumir parcela dessa responsabilidade, principalmente por transportarem vidas humanas e auferirem lucro com essa atividade. Oferecer segurança aos usuários, portanto, é também de sua responsabilidade.

O interesse econômico muitas vezes prevalece sobre o humano. Observa-se nas estradas brasileiras, cada vez mais, caminhões de carga equipados com rastreador por satélite e, muitas vezes, em comboios e acompanhados por escolta armada, de forma ostensiva. Por que não dotar os veículos de transporte de passageiros de tecnologia semelhante?

Um veículo equipamento com monitoramento e rastreamento via satélite possibilita que se verifique, de forma remota, a sua real localização, paradas não previstas ou desvios de rota, além de comunicação entre veículo e base e vice-versa.

A adoção de um sistema que permita acompanhar, em tempo real, o transporte de passageiros, certamente irá permitir que, verificada qualquer anormalidade, seja a polícia ou o apoio da empresa prontamente notificados, poupando vidas, traumas e prejuízos, humanos e materiais, além de contribuir para a redução da criminalidade.

Sala das Sessões, em 03 de setembro de 2014.

Deputado LUIZ CARLOS
PSDB – AP

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.

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 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.

.....

PROJETO DE LEI N.º 627, DE 2015

(Do Sr. Vitor Valim)

Dispõe sobre o registro audiovisual em veículos de transporte coletivo urbano e regional metropolitano.

DESPACHO:
 APENSE-SE AO PL 879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos de transporte coletivo urbano e regional metropolitano disporão de sistema de registro audiovisual.

Art. 2º Na porta de entrada dos coletivos será afixado o seguinte aviso: “Veículo dotado de sistema de câmeras”.

Art. 3º Os registros serão mantidos arquivados pelo período de 30 (trinta) dias.

Art. 4º As empresas de transporte coletivo disporão, a partir da publicação desta lei, de 90 (noventa) dias para se adequarem ao nela estabelecido.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Diante dos assaltos, depredações e outros delitos que, frequentemente, ocorrem nos veículos de transporte coletivo, com prejuízos materiais para as empresas, as seguradoras, os passageiros, os motoristas e os cobradores, afora os danos de natureza psicológica e as lesões e mortes que também ocorrem, há necessidade de serem instalados sistemas de registro audiovisual não só para inibir essas ocorrências, mas, também, caso aconteçam, para facilitar a identificação dos autores.

Em função do exposto, sabendo do incontestável mérito desta proposição, esperamos contar com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 06 de março de 2015.

Deputado VITOR VALIM

PROJETO DE LEI N.º 1.653, DE 2015 (Do Sr. Aureo)

Inserir dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para tornar obrigatória a instalação de câmeras nos transportes públicos nos termos que disciplina

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1223/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido de um inciso VIII com a seguinte redação:

“Art. 105.....

VIII – para os veículos de transporte público de passageiros com mais de vinte lugares, câmera de vídeo para a gravação e eventual transmissão de imagens da movimentação no interior do veículo.”
(NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A situação da segurança pública brasileira está praticamente fora de controle. Milhares de pessoas são assassinadas todos os anos em nosso País e o crime organizado consegue, mesmo, controlar porção considerável de grandes metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro.

O reflexo dessa situação também se dá no trânsito. A título de ilustração, a cidade do Rio de Janeiro, segundo fontes jornalísticas, teve aproximadamente 11 assaltos a coletivos registrados, por dia, no ano de 2011; Salvador, em 2015, já registra, mensalmente, a média de cerca de 140 assaltos a ônibus e São Luís, 40 roubos nesse tipo de veículo todo os meses, em 2015¹.

Nossa proposta, nesse contexto, vem se somar aos esforços legislativos já empreendidos no seio desta Casa de Leis, no sentido de contribuir para que esse número aviltante de delitos ocorridos dentro de transportes coletivos em nossas cidades diminua.

As câmeras, cuja instalação pretendemos tornar obrigatória em transportes coletivos de mais de 20 passageiros em todo País, gravarão as imagens das situações ocorridas diariamente nesses veículos. Ao mesmo tempo, permitirão a sua transmissão.

Isso não só servirá como desestímulo ao cometimento de crimes durante o transporte de passageiros, como também contribuirá para a identificação dos perpetradores em caso de efetiva execução criminosa no interior desses veículos.

Diante do exposto e ciente da grande contribuição que esta proposição legislativa pode gerar para a melhora da situação da segurança pública no Brasil, peço o apoio dos demais Parlamentares na aprovação do mesmo.

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2015.

Deputado Aureo

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

¹ Quanto ao Rio de Janeiro, ver <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/o-perigo-pega-carona-nos-onibus-do-rio/>; no que tange a Salvador, acessar <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/04/salvador-registra-140-assaltos-onibus-por-mes-em-2015-diz-ssp.html> e no que se refere a São Luís, <http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2015/05/media-e-de-40-assaltos-onibus-por-mes-em-sao-luis-diz-set.html>. Todos acessados em 18 mai. 2015.

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.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.634, DE 2015

(Do Sr. Tenente Lúcio)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamento obrigatório para veículos escolares e de transporte de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1223/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso VIII ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a obrigatoriedade de sistema de registro de informações do condutor, em áudio e vídeo, para veículos escolares e de transporte de passageiros.

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

Art. 105.

VIII - para os veículos de transporte e de condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, sistema de registro de informações do condutor, em áudio e vídeo, nos termos de norma específica do CONTRAN.

..... (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), lista, em seu art. 105, os equipamentos considerados obrigatórios para veículos. São itens indiscutivelmente relevantes para a segurança do trânsito, ou seja, aqueles que podem evitar acidentes ou

minimizar os seus efeitos, como o cinto de segurança, o encosto de cabeça e o equipamento suplementar de retenção (*air bag*) frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

Para os veículos de transporte e de condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, o inciso II do referido art. 105 já exige o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, conhecido como tacógrafo, que também é obrigatório para os veículos de transporte de carga com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas.

Embora o CTB conceda ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a prerrogativa de examinar e verificar a conveniência da inclusão de novos equipamentos de segurança, entendemos que o aperfeiçoamento do rol de equipamentos obrigatórios também é possível mediante proposição legislativa.

Foi o que aconteceu, por exemplo, com a aprovação da Lei nº 11.910, de 2209, que introduziu a exigência de *air bag* na lista original do CTB.

A busca de aperfeiçoamento é, pois, o objetivo da presente iniciativa, que pretende acrescentar, entre os equipamentos obrigatórios para os veículos de transporte e de condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, o sistema de registro de informações do condutor, em áudio e vídeo. Trata-se de sistema semelhante à chamada “caixa preta” dos aviões, que registra as conversas entre piloto e copiloto na cabine.

Considerando a facilidade dos aplicativos de comunicação via *internet*, bem como o preço acessível das câmeras que operam nesses aplicativos, entendemos que a tecnologia para a adoção do sistema proposto nos veículos de transporte de escolares e de transporte coletivo de passageiros é medida simples. Não obstante a simplicidade, o sistema poderá ser muito útil para o aumento da segurança dos usuários dos serviços de transporte, permitindo, inclusive, a criação de um banco de dados para auxiliar em investigações de acidentes, furtos, roubos etc.

Na certeza da adequação da proposta que ora apresentamos, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 13 de agosto de 2015.

Deputado TENENTE LÚCIO
PSB/MG

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 encarregados 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.

LEI Nº 11.910, DE 18 DE MARÇO DE 2009

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção - air bag.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

§ 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.

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de março de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Miguel Jorge

Marcio Fortes de Almeida

PROJETO DE LEI N.º 2.943, DE 2015
(Do Sr. Covatti Filho)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre obrigatoriedade de câmera de monitoramento do trânsito em veículos de transporte coletivo de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art.4º Esta Lei acrescenta dispositivos ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre obrigatoriedade de câmera de monitoramento do trânsito em veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, utilizados no serviço de transporte coletivo de passageiros.

Art. 5º O art. 105 Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes inciso VIII e § 7º:

Art. 105.

VIII - para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, câmera de monitoramento do trânsito, conforme condições estabelecidas pelo CONTRAN.

.....

§ 7º A câmera de monitoramento de trânsito de que trata o inciso VIII deverá ser posicionada na cabine dos respectivos veículos, de forma a registrar a via, durante todo o trajeto de cada viagem. (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, traz, em seu art. 105, o rol dos equipamentos considerados obrigatórios para veículos. São itens de segurança consagrados, cuja correta utilização pode evitar acidentes ou minimizar os seus efeitos, como o cinto de segurança e o encosto de cabeça, por exemplo.

Para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, ou seja, ônibus e micro-ônibus utilizados nos serviços de transporte coletivo de passageiros, em suas várias vertentes, o inciso II do referido art. 105 já exige o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, conhecido como tacógrafo, que também é obrigatório para os veículos de transporte e de condução de escolares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas.

A lista do CTB não pretende ser exaustiva, tanto que o legislador teve o cuidado de atribuir ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a competência para exigir outros equipamentos obrigatórios, à medida que os avanços da tecnologia assim o recomendarem. De fato, o CONTRAN dispõe de câmaras temáticas capazes de avaliar a eficiência de novos equipamentos e a conveniência de sua adoção pela indústria automobilística nacional.

Não obstante, consideramos ser perfeitamente possível a adequação da lista de equipamentos obrigatórios por meio de projeto de lei de iniciativa parlamentar. Pode-

se apontar, por exemplo, o precedente da aprovação da Lei nº 11.910, de 2009, que introduziu o inciso VII ao art. 105 do CTB, com a exigência de equipamento suplementar de retenção (*air bag*) frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

Com esse intuito em mente, estamos oferecendo à apreciação da Casa este projeto de lei que pretende acrescentar, entre os equipamentos obrigatórios para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, a exigência de câmera de monitoramento do trânsito. Essa câmera deverá ser posicionada na cabine dos respectivos veículos, de forma a registrar a via, durante todo o trajeto de cada viagem, funcionando como uma espécie de “caixa preta” dos aviões, que registra as conversas entre piloto e copiloto na cabine. O objetivo da iniciativa é criar meios para facilitar a elucidação de acidentes e, até mesmo, de crimes, como assaltos aos veículos de transporte coletivo de passageiros, os quais, infelizmente, são comuns no Brasil.

O texto proposto prevê que o CONTRAN, no uso de suas atribuições, defina as condições para a adoção do novo equipamento, como por exemplo, o cronograma que as empresas vão dispor para atender à exigência. Esse tipo de regulamentação é corriqueiro em toda inovação de frota, para permitir as devidas adequações. Para permitir a regulamentação, estamos prevendo um prazo de noventa dias para a entrada em vigor da nova norma.

No mais, consideramos a proposta bastante simples e de fácil adoção, uma vez que os aplicativos de comunicação via *internet* e o preço das câmeras que operam nesses aplicativos estão cada vez mais acessíveis. Por esse motivo, esperamos contar com o apoio de todos para a sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 09 de setembro de 2015.

COVATTI FILHO
Deputado Federal
PP/RS

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 encarregados 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.

.....

LEI Nº 11.910, DE 18 DE MARÇO DE 2009

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção - air bag.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 105.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro.

§ 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.

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de março de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Miguel Jorge

Marcio Fortes de Almeida

PROJETO DE LEI N.º 4.441, DE 2016

(Do Sr. Átila A. Nunes)

Dispõe sobre a utilização obrigatória de sistema de vigilância eletrônica no transporte interestadual em todo o território nacional.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-1223/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todas as empresas concessionárias ou permissionárias do transporte público coletivo de passageiros de linhas interestaduais com atuação em todo o território nacional ficam obrigadas a instalarem sistema de vigilância eletrônica para fins de monitoramento por meio de câmeras ou similares da parte interior de cada veículo ou meio de transporte.

Art. 2º As empresas deverão manter no interior de cada veículo aviso escrito informando a existência de monitoramento por meio de câmeras no local.

Art. 3º As imagens capturadas pelo sistema de câmeras deverão ser ininterruptamente gravadas e armazenadas pela empresa por período não inferior a 60 (sessenta) dias, devendo ser fornecidas aos órgãos de segurança, ao Ministério Público

e ao Poder Judiciário, sempre que requisitadas por autoridade competente, mediante ofício.

Art. 4º As empresas terão o prazo de 01 (um) ano, a contar da publicação da presente Lei, para se ajustarem às disposições legais nela contidas.

Art. 5º O descumprimento ao que dispõe a presente lei acarretará à empresa infratora multa no valor de R\$ 3.000 (três mil reais) por cada autuação, a ser revertida em favor do Fundo Nacional de Segurança Pública - FNSP ou fundos equivalentes indicados pela União.

Art. 6º O Poder Executivo baixará os Atos que se fizerem necessários à regulamentação da presente Lei visando à sua fiel execução.

Art. 7º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto visa aumentar a segurança dos passageiros de linhas interestaduais, os quais vêm sendo alvos de assaltos constantes, bem como viabilizar a identificação dos meliantes pela autoridade policial. .

Investir em segurança é sempre um bom negócio, ainda mais quando se trata da vida dos passageiros. Infelizmente, essa prática criminosa de assaltos no interior de ônibus coletivos vem aumentando a cada dia, aproveitando-se, muitas vezes, da ausência de câmeras que possam flagrar a ação, o que poderia ser desestimulado com a viabilização da investigação criminal, mediante o investimento em dispositivos de segurança pela empresa transportadora de passageiros. É importante ressaltar que a aquisição do equipamento de segurança não acarretará grandes ônus à transportadora, pelo contrário, visa garantir maior segurança aos seus funcionários e passageiros, evitando assim, a ocorrência de atos de vandalismo, depredação, mortes, roubos e furtos atualmente ocorridos no interior dos ônibus, ação que não se mostra capaz de alterar o equilíbrio financeiro do contrato firmado com a Administração Pública.

Diante do exposto e levando em consideração a importância da temática tratada e da atualidade do tema, peço aos meus nobres pares o apoio necessário à aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 18 de fevereiro de 2016.

ÁTILA A. NUNES
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 5.821, DE 2016

(Do Sr. Goulart)

Estabelece a obrigatoriedade e os requisitos de instalação de câmeras de vigilância em todo e qualquer meio de transporte de passageiros públicos e privados, sejam terrestres, ferroviários ou hidroviários, bem como, os procedimentos de controle, monitoramento on-line, gravação, backup da vigilância de câmeras para captação e registro de imagens e sons do exterior e interior dos meios de transportes.

DESPACHO:
APENSE-SE À AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todos os meios de transporte coletivo passageiros e usuários de desses serviços, sejam públicos ou privados, ônibus, micro-ônibus, vans, metrô, trem, barcas, balsas, lanchas, navios, catamarãs, e similares, bem como caminhões e micro caminhões de transportes que trafegam em todo território nacional, deverão ser dotados de sistema de vigilância com câmeras de monitoramento on-line, com captação, registro e gravação de imagens internas e externas dos veículos.

§ 1º Além do monitoramento, o meio de transporte deverá ser dotado de aparelho, tipo “caixa preta”, para armazenar os acontecimentos diários desses meios de transportes.

§ 2º Os serviços de instalação, gravação, monitoramento e vigilância das câmeras para captação e registro de imagens e sons do exterior e interior desses meios de transportes, deverão ser prestados por empresas devidamente credenciadas perante o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura-CREA do seu Estado, e seguirão todas as normas legais vigentes.

§ 3º Nos meios de transportes a instalação dos referidos sistemas, deverão ser implantados no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, após a publicação desta lei.

§ 4º Os meios de transportes possuidores desses equipamentos, mas que não possuam os sistemas de gravação, monitoramento e vigilância das câmeras para captação e registro de imagens e sons do exterior e interior, entre outros, deverão adaptar o seu meio de transporte, no prazo máximo de 30 (trinta dias) após a publicação desta lei.

Art 2º No caso dos meios de transportes, que houver incidência de atos atentatórios contra a integridade física, abuso ou assédio sexual a mulher, deverão, além de dispor de todos os equipamentos informados anteriormente, disponibilizar pessoas devidamente identificadas ou uniformizadas, munidos de câmeras de lapela, com gravação de imagens e sons internamente.

Art. 3º O número de câmaras instaladas será de acordo com o tamanho do meio de

transporte, para que possibilite a filmagem de todos os ângulos do seu interior, bem como, do lado externo desse meio de transporte.

Parágrafo único. Nos ambientes que forem monitorados por câmeras, ainda que ocultas, com registro de imagens, deverá haver obrigatoriamente, aviso em local visível informando ao passageiro, usuário ou outro qualquer, sobre esse monitoramento.

Art. 4º Os equipamentos de captura e registros de imagens deverão possuir resolução suficiente, ferramenta tipo "zoom" e opção de impressão, com o intuito de identificação dos infratores ou da situação ocorrida, com sensibilidade à luz compatível com a iluminação do local, a fim de permitir a identificação fisionômica de pessoas ou situações presentes no sistema monitorado.

Parágrafo único - As empresas privadas, públicas ou de economia mista, órgãos Públicos, proprietárias desses meios de transportes, deverão manter *backup* das imagens e dos sons, evitando possível erro de descarte ou perda antes de vencido o prazo determinado no § 1º, e da penalidade prevista no §2º, do Artigo 5º desta lei.

Art. 5º - É vedada a divulgação ou veiculação, por qualquer meio, das imagens gravadas no interior dos meios de transporte, e, somente poderão ser fornecidas a vítimas de tentativa, abuso ou assédio sexual, às autoridades competentes por meio da devida instauração e autuação do procedimento investigatório.

§ 1º - As imagens serão preservadas por no mínimo 120 (cento e vinte) dias.

§ 2º O descarte ou perda das imagens e sons antes de vencido esse prazo, implicará às empresas, pessoas e demais, a multa equivalente a dez vezes a penalidade gravíssima prevista no Código de Trânsito Brasileiro. Em caso de reincidência a multa será plicada em dobro.

§ 3º Responderão civil, penal e administrativamente aqueles que utilizarem de forma irregular as imagens e sons armazenados pelas câmeras de vigilância e monitoramento, bem como, no seu descarte antes do prazo.

§ 4º Os atos ilícitos de natureza grave, que venham a ser objeto do descarte ou perda das imagens antes do prazo vencido, implicarão ainda, o levantamento e a investigação por autoridades policiais e afins, se a causa revelar, que foi apagada ou perdida, com o intuito proposital de beneficiar o infrator, responderá esse, como co-autor do ato ilícito cometido.

Art. 6º - A fiscalização da presente lei fica sob responsabilidade *das Secretarias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT, e Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.*

Art. 7º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esta proposição tem como objetivo equipar, por meio de sistema de monitoramento eletrônico, o transporte coletivo em todo o País. Isso contribuirá com o sistema de segurança pública, inibindo o cometimento de infrações penais, como roubos, furtos e agressões sexuais.

Isso será importante, pois esse sistema de monitoramento será útil na elucidação

dos delitos cometidos nesses veículos. Esses equipamentos serão uma importante ferramenta para os serviços de investigação, facilitando a identificação dos infratores e a forma como ocorreu o crime, de forma a contribuir com o trabalho da perícia criminal.

Quanto à segurança no trânsito esse tipo de monitoramento também será importante para evitar que os condutores cometam infrações de trânsito muito comuns, como o uso do telefone celular, ultrapassagens irregulares, transposição do sinal vermelho, manobras perigosas, entre outras.

Isso protege os condutores que conduzem dentro da lei, de modo a facilitar a produção de prova na elucidação das causas de acidentes. A falta desse tipo de equipamento foi percebida no acidente em Mogi-Bertioga/SP, quando um ônibus que fazia fretamento de estudantes universitários tombou e deixou dezoito mortos. Se houvesse esse tipo de sistema de monitoramento ficariam claros os fatos determinantes do capotamento do veículo.

Desse modo, com o objetivo de melhorar a segurança no trânsito e dos usuários do sistema de transporte coletivo, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 13 de julho de 2016.

Deputado **GOULART**
PSD/SP

PROJETO DE LEI N.º 6.438, DE 2016 (Do Sr. André Amaral)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro, para relacionar equipamentos obrigatórios de veículo de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, e altera o Anexo I da mesma Lei, para relacionar equipamentos obrigatórios de veículo de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros sentados.

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

“Art. 105.....
.....

VIII – para veículo automotor de transporte coletivo, com capacidade para mais de vinte passageiros sentados, sistema de ar-condicionado e plataforma elevatória veicular, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN.

.....” (NR)

Art. 3º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido da seguinte definição:

“PLATAFORMA ELEVATÓRIA VEICULAR - dispositivo instalado no veículo para transposição de fronteira, que permite a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível ao interior do veículo.”

Art. 4º Os equipamentos a que se refere o inciso VIII do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, serão incorporados aos veículos novos, fabricados ou importados, no prazo de até quatro anos, contado da data de vigência desta Lei, conforme cronograma fixado pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 5º Fica concedida alíquota zero do Imposto sobre Produtos Industrializados, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e da Contribuição para os Programas PIS/Pasep para os seguintes equipamentos, desde que empregados em veículo automotor de transporte coletivo, com capacidade para mais de vinte passageiros sentados, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN:

I – sistemas de ar-condicionado, classificados na subposição 8415.20 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi); e

II – plataformas elevatórias veiculares, classificadas na posição 84.28 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi).

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei modifica o Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de incluir no rol de equipamentos obrigatórios dos veículos (art. 105), especificamente para ônibus, sistema de ar-condicionado e plataforma elevatória veicular, nos termos definidos pelo CONTRAN.

Primeiramente, é preciso esclarecer que a proposição não diz respeito aos veículos em circulação. Trata-se, isto sim, de exigir de fabricantes e importadores que os novos ônibus colocados à venda venham, gradualmente, num período de quatro anos, equipados com os itens já mencionados aqui.

Muito embora boa parte dos ônibus da frota nacional já conte com sistema de ar-condicionado, parece ser necessário o concurso da lei para que o conforto derivado da instalação desse tipo de equipamento se estenda a um número maior de pessoas, usuários do transporte coletivo.

Como se sabe, o Brasil é um país de clima majoritariamente tropical, com temperaturas que, frequentemente, ultrapassam os trinta graus Celsius, na grande parcela das cidades. No interior dos veículos de transporte coletivo, a sensação térmica costuma ser ainda maior do que a alta temperatura costumeira de nossos ambientes urbanos.

Para os cidadãos que tomam os ônibus, muitas vezes lotados, e ali precisam ficar por longo tempo – basta lembrar das viagens pendulares entre casa e trabalho e dos constantes engarrafamentos, é um sacrifício ter de tolerar o calor no interior do veículo, o que torna a experiência da viagem em transporte público extremamente desagradável. Isso tem implicação na própria demanda por essa modalidade de transporte, que vem perdendo espaço para o transporte individual e para o pedestrianismo e o ciclismo.

A introdução de sistema de ar-condicionado nos veículos novos, em face desse quadro, soa como medida adequada e razoável, tendo o potencial de incrementar a qualidade do serviço e atrair muito mais passageiros para o transporte público, compensando, assim, qualquer ônus financeiro decorrente da incorporação do equipamento aos ônibus saídos de fábrica.

Quanto às plataformas elevatórias veiculares, equipamentos cuja finalidade é permitir o acesso de pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida aos ônibus, já tarda a obrigatoriedade prescrita neste projeto de lei, posto que a acessibilidade universal nos veículos de transporte coletivo é ditame que vem desde a Constituição de 1988, desdobrando-se em leis e normas, as quais, no entanto, ainda admitem soluções paliativas, como a elevação dos pisos de terminais e pontos de parada. É preciso que o próprio veículo seja projetado de forma a garantir a entrada e a saída dos passageiros, de maneira segura, sem depender de intervenções nas vias, estações ou passeios.

Por fim, vale assinalar que a proposta concede isenção de IPI, Cofins e PIS/PASEP para os produtos que se quer sejam instalados nos ônibus novos. Dessa maneira, a indústria e os consumidores sentirão menos o efeito da elevação de custo derivada da introdução dos equipamentos nos projetos dos ônibus.

Sala das Sessões, em 08 de novembro de 2016.

Deputado ANDRÉ AMARAL

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 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.

ANEXO I DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou polícia militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AR ALVEOLAR - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. [\(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012\)](#)

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão

interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

ETILÔMETRO - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar.

(Definição acrescida pela Lei nº 12.760, de 20/12/2012)

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

LICENCIAMENTO - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas.

LOTAÇÃO - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

LUZ DE MARCHA À RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem "side-car", dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESACARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados

irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra-de-arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias.

REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de trinta anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga

e passageiro.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

ANEXO II – SINALIZAÇÃO

(Publicado no Diário Oficial da União p. 21229/21246, e disponível no texto digitalizado)

DECRETO Nº 7.660, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2011

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do caput do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do caput do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003, e na Resolução Camex nº 94, de 8 de dezembro de 2011,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI aprovada por este Decreto tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

Art. 3º A NCM constitui a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado - NBM/SH para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.

Art. 4º Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil autorizada a adequar a TIPI, sempre que não implicar alteração de alíquota, em decorrência de alterações promovidas na NCM pela Câmara de Comércio Exterior - CAMEX.

Parágrafo único. Aplica-se ao ato de adequação referido no caput o disposto no inciso I do caput do art. 106 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, Código Tributário Nacional - CTN.

Art. 5º A Tabela anexa ao Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, aplica-se exclusivamente para fins do disposto no art. 7º da Lei nº 10.451, de 10 de maio de 2002.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2012.

Art. 7º Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 2012:

I - os arts. 10, 14 e 15 do Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011;

II - os arts. 3º a 5º do Decreto nº 7.604, de 10 de novembro de 2011;

III - o Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006;

IV - o Decreto nº 6.024, de 22 de janeiro de 2007;

V - o Decreto nº 6.072, de 3 de abril de 2007;

VI - o Decreto nº 6.184, de 13 de agosto de 2007;

VII - o Decreto nº 6.225, de 4 de outubro de 2007;

VIII - o Decreto nº 6.227, de 8 de outubro de 2007;

IX - o Decreto nº 6.455, de 12 de maio de 2008;

X - o Decreto nº 6.465, de 27 de maio de 2008;

XI - o Decreto nº 6.501, de 2 de julho de 2008;

XII - o Decreto nº 6.520, de 30 de julho de 2008;

XIII - o Decreto nº 6.588, de 1º de outubro de 2008;

XIV - o Decreto nº 6.677, de 5 de dezembro de 2008;

XV - o Decreto nº 6.687, de 11 de dezembro de 2008;

XVI - o Decreto nº 6.696, de 17 de dezembro de 2008;

XVII - o Decreto nº 6.723, de 30 de dezembro de 2008;

XVIII - o Decreto nº 6.743, de 15 de janeiro de 2009;

XIX - o Decreto nº 6.809, de 30 de março de 2009;

XX - o Decreto nº 6.890, de 29 de junho de 2009;

XXI - o Decreto nº 6.905, de 20 de julho de 2009;

XXII - o Decreto nº 6.996, de 30 de outubro de 2009;

XXIII - o Decreto nº 7.017, de 26 de novembro de 2009;

XXIV - o Decreto nº 7.032, de 14 de dezembro de 2009;

XXV - o Decreto nº 7.060 de 30 de dezembro de 2009;

XXVI - o Decreto nº 7.145, de 30 de março de 2010;

XXVII - o Decreto nº 7.394, de 15 de dezembro de 2010;

XXVIII - o Decreto nº 7.437, de 10 de fevereiro de 2011;

XXIX - Decreto nº 7.541, de 2 de agosto de 2011;

XXX - Decreto nº 7.542, de 2 de agosto de 2011;

XXXI - Decreto nº 7.543, de 2 de agosto de 2011;

XXXII - Decreto nº 7.614, de 17 de novembro de 2011; e

XXXIII - Decreto nº 7.631, de 1º de dezembro de 2011.

Brasília, 23 de dezembro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

Guido Mantega

TABELA DE INCIDÊNCIA DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (TIPI)

Capítulo 84

**Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos
e instrumentos mecânicos, e suas partes**

Notas.

1.- Este Capítulo não compreende:

- a) As mós e artefatos semelhantes para moer e outros artefatos do Capítulo 68;
- b) As máquinas, aparelhos ou instrumentos (bombas, por exemplo), de cerâmica e as partes

- de cerâmica das máquinas, aparelhos ou instrumentos, de qualquer matéria (Capítulo 69);
- c) As obras de vidro para laboratório (posição 70.17); as obras de vidro para usos técnicos (posições 70.19 ou 70.20);
 - d) Os artefatos das posições 73.21 ou 73.22, bem como os artefatos semelhantes de outros metais comuns (Capítulos 74 a 76 ou 78 a 81);
 - e) Os aspiradores da posição 85.08;
 - f) Os aparelhos eletromecânicos de uso doméstico da posição 85.09; as câmeras fotográficas digitais da posição 85.25;
 - g) As vassouras mecânicas de uso manual, não motorizadas (posição 96.03).
- 2.- Ressalvadas as disposições da Nota 3 da Seção XVI e da Nota 9 do presente Capítulo, as máquinas e aparelhos suscetíveis de se incluírem nas posições 84.01 a 84.24 ou 84.86 e, simultaneamente, nas posições 84.25 a 84.80, classificam-se nas posições 84.01 a 84.24 ou 84.86, conforme o caso.
- Todavia,
- a posição 84.19 não compreende:
 - a) As chocadeiras e criadeiras artificiais para avicultura e os armários e estufas de germinação (posição 84.36);
 - b) Os aparelhos umedecedores de grãos para a indústria de moagem (posição 84.37);
 - c) Os difusores para a indústria do açúcar (posição 84.38);
 - d) As máquinas e aparelhos para tratamento térmico de fios, tecidos ou obras de matérias têxteis (posição 84.51);
 - e) Os aparelhos e dispositivos concebidos para realizar uma operação mecânica em que a mudança de temperatura, ainda que necessária, desempenhe apenas um papel acessório;
 - a posição 84.22 não compreende:
 - a) As máquinas de costura para fechar embalagens (posição 84.52);
 - b) As máquinas e aparelhos de escritório, da posição 84.72;
 - a posição 84.24 não compreende:
 - a) As máquinas de impressão de jato de tinta (posição 84.43);
 - b) As máquinas de corte a jato de água (posição 84.56).
- 3.- As máquinas-ferramentas que trabalhem por eliminação de qualquer matéria, suscetíveis de se classificarem na posição 84.56 e, simultaneamente, nas posições 84.57, 84.58, 84.59, 84.60, 84.61, 84.64 ou 84.65, classificam-se na posição 84.56.
- 4.- A posição 84.57 compreende apenas as máquinas-ferramentas para trabalhar metais, exceto tornos (incluindo os centros de torneamento), capazes de efetuar diferentes tipos de operações de usinagem, a saber, alternadamente:
- a) Troca automática de ferramentas a partir de um magazine (depósito), segundo um programa de usinagem (centros de usinagem),
 - b) Utilização automática, simultânea ou sequencial, de diversas unidades de usinagem operando sobre uma peça em posição fixa (*single station*, máquinas de sistema monostático), ou
 - c) Transferência automática da peça a trabalhar entre diferentes unidades de usinagem (máquinas de estações múltiplas).
- 5.- A) Consideram-se “máquinas automáticas para processamento de dados”, na acepção da posição 84.71, as máquinas capazes de:
- 1º) Registrar em memória programa ou programas de processamento e, pelo menos, os dados imediatamente necessários para a execução de tal ou tais programas;
 - 2º) Ser livremente programadas segundo as necessidades do seu operador;
 - 3º) Executar operações aritméticas definidas pelo operador;

- 4º) Executar, sem intervenção humana, um programa de processamento podendo modificar-lhe a execução, por decisão lógica, no decurso do processamento.
- B) As máquinas automáticas para processamento de dados podem apresentar-se sob a forma de sistemas compreendendo um número variável de unidades distintas.
- C) Ressalvadas as disposições das alíneas D) e E) abaixo, considera-se como fazendo parte dum sistema automático para processamento de dados, qualquer unidade que preencha simultaneamente as seguintes condições:
- 1º) Ser do tipo exclusiva ou principalmente utilizado num sistema automático para processamento de dados;
 - 2º) Ser conectável à unidade central de processamento, seja diretamente, seja por intermédio de uma ou de várias outras unidades;
 - 3º) Ser capaz de receber ou fornecer dados em forma - códigos ou sinais - utilizável pelo sistema.
- As unidades de uma máquina automática para processamento de dados, apresentadas isoladamente, classificam-se na posição 84.71.
- Contudo, os teclados, os dispositivos de entrada de coordenadas x, y e as unidades de memória de discos, que preencham as condições referidas nas alíneas C) 2º) e C) 3º) acima, classificam-se sempre como unidades na posição 84.71.
- D) A posição 84.71 não compreende os aparelhos a seguir indicados quando apresentados isoladamente, mesmo que estes cumpram todas as condições referidas na Nota 5 C):
- 1º) As impressoras, os aparelhos de copiar, os aparelhos de telecopiar (fax), mesmo combinados entre si;
 - 2º) Os aparelhos para emissão, transmissão ou recepção de voz, imagens ou outros dados, incluindo os aparelhos para comunicação em redes por fio ou redes sem fio (tal como uma rede local (LAN) ou uma rede de área estendida (WAN));
 - 3º) Os alto-falantes (altifalantes) e microfones;
 - 4º) As câmeras de televisão, as câmeras fotográficas digitais e as câmeras de vídeo;
 - 5º) Os monitores e projetores que não incorporem aparelhos de recepção de televisão.
- E) As máquinas que incorporem uma máquina automática para processamento de dados ou que trabalhem em ligação com ela e que exerçam uma função própria que não seja o processamento de dados, classificam-se na posição correspondente à sua função ou, caso não exista, numa posição residual.
- 6.- A posição 84.82 compreende as esferas de aço calibradas, isto é, polidas e cujos diâmetros máximo e mínimo não difiram mais do que 1 % do diâmetro nominal, devendo ainda esta tolerância não exceder 0,05 mm.
- As esferas de aço que não satisfaçam as condições acima classificam-se na posição 73.26.
- 7.- Salvo disposições em contrário, e ressalvadas as prescrições da Nota 2 acima, bem como as da Nota 3 da Seção XVI, as máquinas com utilizações múltiplas classificam-se na posição correspondente à sua utilização principal. Não existindo tal posição, ou na impossibilidade de se determinar a sua utilização principal, tais máquinas classificam-se na posição 84.79.
- A posição 84.79 compreende ainda as máquinas para fabricar cordas ou cabos (por exemplo, torcedeiras, retorcedeiras e máquinas para fazer cabos), de qualquer matéria.
- 8.- Para aplicação da posição 84.70, a expressão “de bolso” aplica-se apenas às máquinas cujas dimensões não excedam 170 mm x 100 mm x 45 mm.
- 9.- A) As Notas 8 a) e 8 b) do Capítulo 85 aplicam-se igualmente às expressões “dispositivos semicondutores” e “circuitos integrados eletrônicos” utilizadas na presente Nota e na posição 84.86. Contudo, na aceção desta Nota e da posição 84.86, a expressão “dispositivos semicondutores” compreende também os dispositivos fotossensíveis semicondutores e os diodos emissores de luz.
- B) Para aplicação desta Nota e da posição 84.86, a expressão “fabricação de dispositivos

de visualização de tela plana” compreende a fabricação dos substratos utilizados em tais dispositivos. Essa expressão não compreende a fabricação de vidro ou a montagem de placas de circuitos impressos ou de outros componentes eletrônicos na tela plana. A expressão “dispositivos de visualização de tela plana” não compreende a tecnologia de tubos de raios catódicos.

- C) A posição 84.86 compreende também as máquinas e aparelhos dos tipos exclusiva ou principalmente utilizados para:
- 1º) A fabricação ou reparação de máscaras e retículos;
 - 2º) A montagem de dispositivos semicondutores ou de circuitos integrados eletrônicos;
 - 3º) A elevação, movimentação, carga e descarga de “esferas” (*boules*), de plaquetas (*wafers*), de dispositivos semicondutores, circuitos eletrônicos integrados e dispositivos de visualização de tela plana.
- D) Ressalvadas as disposições da Nota 1 da Seção XVI e da Nota 1 do Capítulo 84, as máquinas e aparelhos que correspondam às especificações do texto da posição 84.86 devem ser classificados nessa posição e não em qualquer outra posição da Nomenclatura.

Notas de subposições.

- 1.- Na aceção da subposição 8471.49, consideram-se “sistemas” as máquinas automáticas para processamento de dados cujas unidades preencham simultaneamente as condições enunciadas na Nota 5 C) do Capítulo 84 e que contenham, pelo menos, uma unidade central para processamento, uma unidade de entrada (por exemplo, um teclado ou um *scanner*) e uma unidade de saída (por exemplo, uma tela de visualização (*visual display*) ou uma impressora).
- 2.- A subposição 8482.40 compreende somente os rolamentos que contenham roletes cilíndricos de diâmetro uniforme não superior a 5 mm e cujo comprimento seja igual ou superior a três vezes o diâmetro. Tais roletes podem ter extremidades arredondadas.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (84-1) Ficam reduzidas a zero as alíquotas do imposto incidentes sobre os produtos do Capítulo, fabricados em conformidade com especificações técnicas e normas de homologação aeronáuticas, quando adquiridos por empresas industriais para emprego na fabricação dos produtos da posição 88.02, ou por estabelecimento homologado pelo Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa, especializado em manutenção, revisão e reparo de produtos aeronáuticos, para emprego nos produtos da referida posição.

NC (84-2) Ficam reduzidas a zero as alíquotas do imposto incidentes sobre máquinas e equipamentos, bem assim os respectivos acessórios, sobressalentes e ferramentas que os acompanhem, destinados à instalação, ampliação ou modernização de unidades industriais que fabriquem, única e exclusivamente, papel-jornal, com projeto aprovado pela Secretaria de Desenvolvimento da Produção do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

NC (84-5) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas referentes aos produtos classificados nos códigos a seguir especificados, observados os índices de eficiência energética:

Código TIPI	ÍNDICE DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	ALÍQUOTA (%)	
		de 1º de julho de 2013 a 30 de setembro de 2013	a partir de 1º de outubro de 2013
8418.10.00	A	8,5	10
8418.2	A	8,5	10

8418.30.00 Ex 01	A	8,5	10
8418.40.00 Ex 01	A	8,5	10
8450.11.00 Ex 01	A	10	10
8450.12.00 Ex 01	A	10	10
8450.19.00 Ex 01	A	4,5	5
8450.20.90 (exceto Ex 01)	A	10	10
8451.21.00 Ex 01	A	10	10

M	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
84.01	Reatores nucleares; elementos combustíveis (cartuchos) não irradiados, para reatores nucleares; máquinas e aparelhos para a separação de isótopos.	
8401.10.00	- Reatores nucleares	0
8401.20.00	- Máquinas e aparelhos para a separação de isótopos, e suas partes	0
8401.30.00	- Elementos combustíveis (cartuchos) não irradiados	0
8401.40.00	- Partes de reatores nucleares	0
84.02	Caldeiras de vapor (geradores de vapor), excluindo as caldeiras para aquecimento central concebidas para produção de água quente e vapor de baixa pressão; caldeiras denominadas "de água superaquecida".	
8402.1	- Caldeiras de vapor:	
8402.11.00	-- Caldeiras aquatubulares com produção de vapor superior a 45 t por hora	0
8402.12.00	-- Caldeiras aquatubulares com produção de vapor não superior a 45 t por hora	0
8402.19.00	-- Outras caldeiras para produção de vapor, incluindo as caldeiras mistas	0
8402.20.00	- Caldeiras denominadas "de água superaquecida"	0
8402.90.00	- Partes	0
84.03	Caldeiras para aquecimento central, exceto as da posição 84.02.	
8403.10	- Caldeiras	
8403.10.10	Com capacidade inferior ou igual a 200.000 kcal/hora	0
8403.10.90	Outras	0
8403.90.00	- Partes	5
84.04	Aparelhos auxiliares para caldeiras das posições 84.02 ou 84.03 (por exemplo, economizadores, superaquecedores, aparelhos de limpeza de tubos ou de recuperação de gás); condensadores para máquinas a vapor.	
8404.10	- Aparelhos auxiliares para caldeiras das posições 84.02 ou 84.03	
8404.10.10	Da posição 84.02	0
8404.10.20	Da posição 84.03	0
8404.20.00	- Condensadores para máquinas a vapor	0
8404.90	- Partes	
8404.90.10	De aparelhos auxiliares para caldeiras da posição 84.02	5
8404.90.90	Outras	5
84.05	Geradores de gás de ar (gás pobre) ou de gás de água, com ou sem depuradores; geradores de acetileno e geradores semelhantes de gás, operados a água, com ou sem depuradores.	
8405.10.00	- Geradores de gás de ar (gás pobre) ou de gás de água, com ou sem depuradores; geradores de acetileno e geradores semelhantes de gás, operados a água, com ou sem depuradores	0
8405.90.00	- Partes	5
84.06	Turbinas a vapor.	
8406.10.00	- Turbinas para propulsão de embarcações	5
8406.8	- Outras turbinas:	
8406.81.00	-- De potência superior a 40 MW	0
8406.82.00	-- De potência não superior a 40 MW	0
8406.90	- Partes	
8406.90.1	Rotores	
8406.90.11	De turbinas a reação, de múltiplos estágios	5

8406.90.19	Outras	5
8406.90.2	Palhetas	
8406.90.21	Fixas (de estator)	5
8406.90.29	Outras	5
8406.90.90	Outras	0
84.07	Motores de pistão, alternativo ou rotativo, de ignição por centelha (motores de explosão).	
8407.10.00	- Motores para aviação	5
8407.2	- Motores para propulsão de embarcações:	
8407.21	-- Do tipo fora-de-borda	
8407.21.10	Monocilíndricos	5
8407.21.90	Outros	5
8407.29	-- Outros	
8407.29.10	Monocilíndricos	5
8407.29.90	Outros	5
8407.3	- Motores de pistão alternativo dos tipos utilizados para propulsão de veículos do Capítulo 87:	
8407.31	-- De cilindrada não superior a 50 cm ³	
8407.31.10	Monocilíndricos	5
8407.31.90	Outros	5
8407.32.00	-- De cilindrada superior a 50 cm ³ , mas não superior a 250 cm ³	5
8407.33	-- De cilindrada superior a 250 cm ³ , mas não superior a 1.000 cm ³	
8407.33.10	Monocilíndricos	5
8407.33.90	Outros	5
8407.34	-- De cilindrada superior a 1.000 cm ³	
8407.34.10	Monocilíndricos	5
8407.34.90	Outros	5
8407.90.00	- Outros motores	0
84.08	Motores de pistão, de ignição por compressão (motores diesel ou semidiesel).	
8408.10	- Motores para propulsão de embarcações	
8408.10.10	Do tipo fora-de-borda	5
8408.10.90	Outros	5
8408.20	- Motores dos tipos utilizados para propulsão de veículos do Capítulo 87	
8408.20.10	De cilindrada inferior ou igual a 1.500 cm ³	5
8408.20.20	De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas inferior ou igual a 2.500 cm ³	5
	Ex 01 - De ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
	Ex 02 - De tratores agrícolas, com até 2.600 rpm em potência máxima	4
8408.20.30	De cilindrada superior a 2.500 cm ³ , mas inferior ou igual a 3.500 cm ³	5
	Ex 01 - De ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
	Ex 02 - De tratores agrícolas, com até 2.600 rpm em potência máxima	4
8408.20.90	Outros	5
	Ex 01 - De ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
	Ex 02 - De tratores agrícolas, com até 2.600 rpm em potência máxima	4
8408.90	- Outros motores	
8408.90.10	Estacionários, de potência normal ISO superior a 412,5 kW (550 HP), segundo Norma ISO 3046/1	0
8408.90.90	Outros	0
84.09	Partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores das posições 84.07 ou 84.08.	
8409.10.00	- De motores para aviação	5
8409.9	- Outras:	
8409.91	-- Reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores de pistão, de ignição por centelha	
8409.91.1	Bielas, blocos de cilindros, cabeçotes, cárteres, carburadores, válvulas de admissão ou de escape, coletores de admissão ou de escape, anéis de segmento e guias de válvulas	
8409.91.11	Bielas	5
8409.91.12	Blocos de cilindros, cabeçotes e cárteres	5

8409.91.13	Carburadores, com bomba e dispositivo de compensação de nível de combustível incorporados, ambos a membrana, de diâmetro de venturi inferior ou igual a 22,8 mm e peso inferior ou igual a 280 g	5
8409.91.14	Válvulas de admissão ou de escape	5
8409.91.15	Coletores de admissão ou de escape	5
8409.91.16	Anéis de segmento	5
8409.91.17	Guias de válvulas	5
8409.91.18	Outros carburadores	5
8409.91.20	Pistões ou êmbolos	5
8409.91.30	Camisas de cilindro	5
8409.91.40	Injeção eletrônica	15
8409.91.90	Outras	5
8409.99	-- Outras	
8409.99.1	Blocos de cilindros, cárteres, válvulas de admissão ou de escape, coletores de admissão ou escape e guias de válvulas	
8409.99.12	Blocos de cilindros e cárteres	5
	Ex 01 - De motores de ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
8409.99.14	Válvulas de admissão ou de escape	5
8409.99.15	Coletores de admissão ou de escape	5
8409.99.17	Guias de válvulas	5
8409.99.2	Pistões ou êmbolos	
8409.99.21	Com diâmetro superior ou igual a 200 mm	5
8409.99.29	Outros	5
8409.99.30	Camisas de cilindro	5
8409.99.4	Bielas	
8409.99.41	Com peso superior ou igual a 30 kg	5
	Ex 01 - De motores de ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
8409.99.49	Outras	5
	Ex 01 - De motores de ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
8409.99.5	Cabeçotes	
8409.99.51	Com diâmetro superior ou igual a 200 mm	5
	Ex 01 - De motores de ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
8409.99.59	Outros	5
	Ex 01 - De motores de ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
8409.99.6	Injetores (incluindo os bicos injetores)	
8409.99.61	Com diâmetro superior ou igual a 20 mm	5
8409.99.69	Outros	5
8409.99.7	Anéis de segmento	
8409.99.71	Com diâmetro superior ou igual a 200 mm	5
8409.99.79	Outros	5
8409.99.9	Outras	
8409.99.91	Camisas de cilindro soldadas a cabeçotes, com diâmetro superior ou igual a 200 mm	5
8409.99.99	Outras	5
	Ex 01 - Carcaças de motores de ônibus ou caminhões, de potência igual ou superior a 125HP	4
84.10	Turbinas hidráulicas, rodas hidráulicas, e seus reguladores.	
8410.1	- Turbinas e rodas hidráulicas:	
8410.11.00	-- De potência não superior a 1.000 kW	0
8410.12.00	-- De potência superior a 1.000 kW, mas não superior a 10.000 kW	0
8410.13.00	-- De potência superior a 10.000 kW	0
8410.90.00	- Partes, incluindo os reguladores	0
84.11	Turborreatores, turbopropulsores e outras turbinas a gás.	
8411.1	- Turborreatores:	
8411.11.00	-- De empuxo não superior a 25 kN	5
8411.12.00	-- De empuxo superior a 25 kN	5
8411.2	- Turbopropulsores:	

8411.21.00	-- De potência não superior a 1.100 kW	5
8411.22.00	-- De potência superior a 1.100 kW	5
8411.8	- Outras turbinas a gás:	
8411.81.00	-- De potência não superior a 5.000 kW	0
8411.82.00	-- De potência superior a 5.000 kW	5
8411.9	- Partes:	
8411.91.00	-- De turborreatores ou de turbopropulsores	5
8411.99.00	-- Outras	5
84.12	Outros motores e máquinas motrizes.	
8412.10.00	- Propulsores a reação, excluindo os turborreatores	0
8412.2	- Motores hidráulicos:	
8412.21	-- De movimento retilíneo (cilindros)	
8412.21.10	Cilindros hidráulicos	0
8412.21.90	Outros	0
8412.29.00	-- Outros	0
8412.3	- Motores pneumáticos:	
8412.31	-- De movimento retilíneo (cilindros)	
8412.31.10	Cilindros pneumáticos	0
8412.31.90	Outros	0
8412.39.00	-- Outros	0
8412.80.00	- Outros	0
8412.90	- Partes	
8412.90.10	De propulsores a reação	0
8412.90.20	De máquinas a vapor de movimento retilíneo (cilindros)	0
8412.90.80	Outras, de máquinas das subposições 8412.21 ou 8412.31	0
8412.90.90	Outras	0
84.13	Bombas para líquidos, mesmo com dispositivo medidor; elevadores de líquidos.	
8413.1	- Bombas com dispositivo medidor ou concebidas para comportá-lo:	
8413.11.00	-- Bombas para distribuição de combustíveis ou lubrificantes, dos tipos utilizados em postos de serviço ou garagens	5
8413.19.00	-- Outras	5
8413.20.00	- Bombas manuais, exceto das subposições 8413.11 ou 8413.19	5
8413.30	- Bombas para combustíveis, lubrificantes ou líquidos de arrefecimento, próprias para motores de ignição por centelha ou por compressão	
8413.30.10	Para gasolina ou álcool	5
8413.30.20	Injetoras de combustível para motor de ignição por compressão	5
	Ex 01 - Em linha, com elementos de injeção de diâmetro igual ou superior a 9,5 mm, para motores de potência igual ou superior a 125HP, próprios para ônibus ou caminhões	4
8413.30.30	Para óleo lubrificante	5
8413.30.90	Outras	5
8413.40.00	- Bombas para concreto	0
8413.50	- Outras bombas volumétricas alternativas	
8413.50.10	De potência superior a 3,73 kW (5 HP) e inferior ou igual a 447,42 kW (600 HP), excluídas as para oxigênio líquido	0
8413.50.90	Outras	0
8413.60	- Outras bombas volumétricas rotativas	
8413.60.1	De vazão inferior ou igual a 300 l/min	
8413.60.11	De engrenagem	0
8413.60.19	Outras	0
8413.60.90	Outras	0
8413.70	- Outras bombas centrífugas	
8413.70.10	Eletrobombas submersíveis	5
8413.70.80	Outras, de vazão inferior ou igual a 300 l/min	5
8413.70.90	Outras	0
8413.8	- Outras bombas; elevadores de líquidos:	
8413.81.00	-- Bombas	0

8413.82.00	-- Elevadores de líquidos	0
8413.9	- Partes:	
8413.91	-- De bombas	
8413.91.10	Hastes de bombeamento, dos tipos utilizados para extração de petróleo	0
8413.91.90	Outras	5
	Ex 01 - De bombas injetoras em linha, com elementos de injeção de diâmetro igual ou superior a 9,5 mm, para motores de ignição por compressão de potência igual ou superior a 125HP, próprios para ônibus ou caminhões	4
8413.92.00	-- De elevadores de líquidos	0
84.14	Bombas de ar ou de vácuo, compressores de ar ou de outros gases e ventiladores; coifas aspirantes para extração ou reciclagem, com ventilador incorporado, mesmo filtrantes.	
8414.10.00	- Bombas de vácuo	0
8414.20.00	- Bombas de ar, de mão ou de pé	5
8414.30	- Compressores dos tipos utilizados nos equipamentos frigoríficos	
8414.30.1	Motocompressores herméticos	
8414.30.11	Com capacidade inferior a 4.700 frigorias/hora	5
8414.30.19	Outros	0
8414.30.9	Outros	
8414.30.91	Com capacidade inferior ou igual a 16.000 frigorias/hora	5
8414.30.99	Outros	0
8414.40	- Compressores de ar montados sobre chassis com rodas e rebocáveis	
8414.40.10	De deslocamento alternativo	0
8414.40.20	De parafuso	0
8414.40.90	Outros	0
8414.5	- Ventiladores:	
8414.51	-- Ventiladores de mesa, de pé, de parede, de teto ou de janela, com motor elétrico incorporado de potência não superior a 125 W	
8414.51.10	De mesa	15
8414.51.20	De teto	15
8414.51.90	Outros	15
8414.59	-- Outros	
8414.59.10	Microventiladores com área de carcaça inferior a 90 cm ²	5
8414.59.90	Outros	0
8414.60.00	- Coifas com dimensão horizontal máxima não superior a 120 cm	10
	Ex 01 - Do tipo doméstico	15
8414.80	- Outros	
8414.80.1	Compressores de ar	
8414.80.11	Estacionários, de pistão	0
8414.80.12	De parafuso	0
8414.80.13	De lóbulos paralelos (tipo <i>Roots</i>)	0
8414.80.19	Outros	0
8414.80.2	Turbocompressores de ar	
8414.80.21	Turboalimentadores de ar, de peso inferior ou igual a 50 kg para motores das posições 84.07 ou 84.08, acionado pelos gases de escapamento dos mesmos	5
8414.80.22	Turboalimentadores de ar, de peso superior a 50 kg para motores das posições 84.07 ou 84.08, acionados pelos gases de escapamento dos mesmos	5
8414.80.29	Outros	0
8414.80.3	Compressores de gases (exceto ar)	
8414.80.31	De pistão	0
8414.80.32	De parafuso	0
8414.80.33	Centrífugos, de vazão máxima inferior a 22.000 m ³ /h	0
8414.80.38	Outros compressores centrífugos	0
8414.80.39	Outros	0
8414.80.90	Outros	0
8414.90	- Partes	
8414.90.10	De bombas	5
8414.90.20	De ventiladores ou coifas aspirantes	5

8414.90.3	De compressores	
8414.90.31	Pistões ou êmbolos	5
8414.90.32	Anéis de segmento	5
8414.90.33	Blocos de cilindros, cabeçotes e cárteres	5
8414.90.34	Válvulas	5
8414.90.39	Outras	0
84.15	Máquinas e aparelhos de ar-condicionado que contenham um ventilador motorizado e dispositivos próprios para modificar a temperatura e a umidade, incluindo as máquinas e aparelhos em que a umidade não seja regulável separadamente.	
8415.10	- Dos tipos utilizados em paredes ou janelas, formando um corpo único ou do tipo <i>split-system</i> (sistema com elementos separados)	
8415.10.1	Com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora	
8415.10.11	Do tipo <i>split-system</i> (sistema com elementos separados)	20
	Ex 01 - Com capacidade inferior a 7.500 frigorias/hora	35
8415.10.19	Outros	20
8415.10.90	Outros	20
8415.20	- Do tipo dos utilizados para o conforto dos passageiros nos veículos automóveis	
8415.20.10	Com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora	20
8415.20.90	Outros	20
8415.8	- Outros:	
8415.81	-- Com dispositivo de refrigeração e válvula de inversão do ciclo térmico (bombas de calor reversíveis)	
8415.81.10	Com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora	20
8415.81.90	Outros	0
8415.82	-- Outros, com dispositivo de refrigeração	
8415.82.10	Com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora	20
8415.82.90	Outros	0
8415.83.00	-- Sem dispositivo de refrigeração	20
8415.90	- Partes	
8415.90.10	Unidades evaporadoras (internas) de aparelho de ar-condicionado do tipo <i>split-system</i> (sistema com elementos separados), com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora	20
	Ex 01 - Com capacidade inferior a 7.500 frigorias/hora	35
8415.90.20	Unidades condensadoras (externas) de aparelho de ar-condicionado do tipo <i>split-system</i> (sistema com elementos separados), com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora	20
	Ex 01 - Com capacidade inferior a 7.500 frigorias/hora	35
8415.90.90	Outras	20
84.16	Queimadores para alimentação de fornalhas de combustíveis líquidos, combustíveis sólidos pulverizados ou de gás; fornalhas automáticas, incluindo as antefornalhas, grelhas mecânicas, descarregadores mecânicos de cinzas e dispositivos semelhantes.	
8416.10.00	- Queimadores de combustíveis líquidos	0
8416.20	- Outros queimadores, incluindo os mistos	
8416.20.10	De gases	0
8416.20.90	Outros	0
8416.30.00	- Fornalhas automáticas, incluindo as antefornalhas, grelhas mecânicas, descarregadores mecânicos de cinzas e dispositivos semelhantes	0
8416.90.00	- Partes	5
84.17	Fornos industriais ou de laboratório, incluindo os incineradores, não elétricos.	
8417.10	- Fornos para ustulação, fusão ou outros tratamentos térmicos de minérios ou de metais	
8417.10.10	Fornos industriais para fusão de metais	0
8417.10.20	Fornos industriais para tratamento térmico de metais	0
8417.10.90	Outros	0
8417.20.00	- Fornos de padaria, pastelaria ou para a indústria de bolachas e biscoitos	0
8417.80	- Outros	

8417.80.10	Fornos industriais para cerâmica	0
8417.80.20	Fornos industriais para fusão de vidro	0
8417.80.90	Outros	0
8417.90.00	- Partes	0
84.18	Refrigeradores, congeladores (<i>freezers</i>) e outros materiais, máquinas e aparelhos para a produção de frio, com equipamento elétrico ou outro; bombas de calor, excluindo as máquinas e aparelhos de ar-condicionado da posição 84.15.	
8418.10.00	- Combinações de refrigeradores e congeladores (<i>freezers</i>), munidos de portas exteriores separadas	15
	Ex 01 - Próprios para conservação de sangue humano, funcionando com temperatura estável entre 2°C e 6°C	0
8418.2	- Refrigeradores do tipo doméstico:	
8418.21.00	-- De compressão	15
8418.29.00	-- Outros	15
8418.30.00	- Congeladores (<i>freezers</i>) horizontais tipo arca, de capacidade não superior a 800 l	15
	Ex 01 - De capacidade não superior a 400 litros	15
8418.40.00	- Congeladores (<i>freezers</i>) verticais tipo armário, de capacidade não superior a 900 l	15
	Ex 01 - De capacidade não superior a 400 litros	15
8418.50	- Outros móveis (arcas, armários, vitrines, balcões e móveis semelhantes) para a conservação e exposição de produtos, que incorporem um equipamento para a produção de frio	
8418.50.10	Congeladores (<i>freezers</i>)	0
8418.50.90	Outros	0
	Ex 01 - Refrigeradores próprios para conservação de sangue humano, funcionando com temperatura estável entre 2°C e 6°C	0
8418.6	- Outros materiais, máquinas e aparelhos, para a produção de frio; bombas de calor:	
8418.61.00	-- Bombas de calor, excluindo as máquinas e aparelhos de ar-condicionado da posição 84.15	0
8418.69	-- Outros	
8418.69.10	Máquinas não domésticas para preparação de sorvetes	0
8418.69.20	Resfriadores de leite	0
8418.69.3	Unidades fornecedoras de água, sucos ou bebidas carbonatadas	
8418.69.31	De água ou sucos	15
	Ex 01 - Bebedouros refrigerados	10
8418.69.32	De bebidas carbonatadas	0
8418.69.40	Grupos frigoríficos de compressão com capacidade inferior ou igual a 30.000 frigorias/hora.	0
	Ex 01 - Para ar-condicionado	20
8418.69.9	Outros	
8418.69.91	Resfriadores de água, de absorção por brometo de lítio	5
8418.69.99	Outros	15
	Ex 01 - Máquinas para produção de gelo em embarcações pesqueiras	0
	Ex 02 - Grupos de compressão, exceto para ar condicionado, ou de absorção	5
	Ex 03 - Máquinas para produção de gelo em cubos ou escamas	5
	Ex 04 - Instalações frigoríficas industriais, formadas por elementos não reunidos em corpo único nem montados sobre base comum, com câmara frigorífica de capacidade superior a 30m ³	0
8418.9	- Partes:	
8418.91.00	-- Móveis concebidos para receber um equipamento para a produção de frio	15
8418.99.00	-- Outras	15
	Ex 01 - Condensador frigorífico e evaporador frigorífico	5
84.19	Aparelhos e dispositivos, mesmo aquecidos eletricamente (exceto os fornos e outros aparelhos da posição 85.14), para tratamento de matérias por meio de operações que impliquem mudança de temperatura, tais como aquecimento, cozimento, torrefação, destilação, retificação, esterilização, pasteurização, estufagem, secagem, evaporação, vaporização, condensação ou arrefecimento, exceto os de uso doméstico; aquecedores de água não elétricos, de aquecimento instantâneo ou de acumulação.	
8419.1	- Aquecedores de água não elétricos, de aquecimento instantâneo ou de acumulação:	
8419.11.00	-- De aquecimento instantâneo, a gás	5

	Ex 01 - Para uso doméstico	10
8419.19	-- Outros	
8419.19.10	Aquecedores solares de água	0
8419.19.90	Outros	5
8419.20.00	- Esterilizadores médico-cirúrgicos ou de laboratório	5
8419.3	- Secadores:	
8419.31.00	-- Para produtos agrícolas	0
8419.32.00	-- Para madeiras, pastas de papel, papéis ou cartões	0
8419.39.00	-- Outros	0
8419.40	- Aparelhos de destilação ou de retificação	
8419.40.10	De destilação de água	0
8419.40.20	De destilação ou retificação de álcoois e outros líquidos voláteis ou de hidrocarbonetos	0
8419.40.90	Outros	0
8419.50	- Trocadores de calor	
8419.50.10	De placas	0
8419.50.2	Tubulares	
8419.50.21	Metálicos	0
8419.50.22	De grafita	0
8419.50.29	Outros	0
8419.50.90	Outros	0
8419.60.00	- Aparelhos e dispositivos para liquefação do ar ou de outros gases	0
8419.8	- Outros aparelhos e dispositivos:	
8419.81	-- Para preparação de bebidas quentes ou para cozimento ou aquecimento de alimentos	
8419.81.10	Autoclaves	0
8419.81.90	Outros	0
8419.89	-- Outros	
8419.89.1	Esterilizadores	
8419.89.11	De alimentos, mediante Ultra Alta Temperatura (UHT - <i>Ultra High Temperature</i>) por injeção direta de vapor, com capacidade superior ou igual a 6.500 l/h	0
8419.89.19	Outros	0
	Ex 01 - Dos tipos utilizados em bares, restaurantes, cantinas e semelhantes	8
8419.89.20	Estufas	0
8419.89.30	Torrefadores	0
8419.89.40	Evaporadores	0
8419.89.9	Outros	
8419.89.91	Recipiente refrigerador, com dispositivo de circulação de fluido refrigerante	8
8419.89.99	Outros	5
	Ex 01 - Torres de resfriamento de água	0
8419.90	- Partes	
8419.90.10	De aquecedores de água das subposições 8419.11 ou 8419.19	5
8419.90.20	De colunas de destilação ou de retificação	5
8419.90.3	De trocadores de calor, de placas	
8419.90.31	Placa corrugada, de aço inoxidável ou de alumínio, com superfície de troca térmica de área superior a 0,4 m ²	5
8419.90.39	Outras	0
8419.90.40	De aparelhos ou dispositivos das subposições 8419.81 ou 8419.89	5
8419.90.90	Outras	5
84.20	Calandras e laminadores, exceto os destinados ao tratamento de metais ou vidro, e seus cilindros.	
8420.10	- Calandras e laminadores	
8420.10.10	Para papel ou cartão	0
8420.10.90	Outros	0
8420.9	- Partes:	
8420.91.00	-- Cilindros	5
8420.99.00	-- Outras	5
84.21	Centrifugadores, incluindo os secadores centrífugos; aparelhos para filtrar ou depurar	

	líquidos ou gases.	
8421.1	- Centrifugadores, incluindo os secadores centrífugos:	
8421.11	-- Desnatadeiras	
8421.11.10	Com capacidade de processamento de leite superior ou igual a 30.000 l/h	0
8421.11.90	Outras	0
8421.12	-- Secadores de roupa	
8421.12.10	Com capacidade, expressa em peso de roupa seca, inferior ou igual a 6 kg	20
8421.12.90	Outros	20
8421.19	-- Outros	
8421.19.10	Centrifugadores para laboratórios de análises, ensaios ou pesquisas científicas	0
8421.19.90	Outros	0
	Ex 01 - Centrifugadores para uso doméstico	24
8421.2	- Aparelhos para filtrar ou depurar líquidos:	
8421.21.00	-- Para filtrar ou depurar água	0
8421.22.00	-- Para filtrar ou depurar bebidas, exceto água	0
8421.23.00	-- Para filtrar óleos minerais nos motores de ignição por centelha ou por compressão	8
	Ex 01 - Filtro de óleo lubrificante, não descartável, equipado com elemento filtrante de papel (substituível), para uso em motores de ignição por compressão, de potência igual ou superior a 125HP, próprios para ônibus ou caminhões	4
	Ex 02 - Filtro de óleo lubrificante, não descartável, equipado com elemento filtrante de papel (substituível), para uso em motores de ignição por compressão, com até 2.600 rpm em potência máxima, próprios para colheitadeiras ou tratores agrícolas	4
8421.29	-- Outros	
8421.29.1	Hemodialisadores	
8421.29.11	Capilares	0
8421.29.19	Outros	0
8421.29.20	Aparelho de osmose inversa	0
8421.29.30	Filtros-prensa	0
8421.29.90	Outros	0
8421.3	- Aparelhos para filtrar ou depurar gases:	
8421.31.00	-- Filtros de entrada de ar para motores de ignição por centelha ou por compressão	8
8421.39	-- Outros	
8421.39.10	Filtros eletrostáticos	0
8421.39.20	Depuradores por conversão catalítica de gases de escape de veículos	5
8421.39.30	Concentradores de oxigênio por depuração do ar, com capacidade de saída inferior ou igual a 6 l/min	0
8421.39.90	Outros	0
8421.9	- Partes:	
8421.91	-- De centrifugadores, incluindo as dos secadores centrífugos	
8421.91.10	De secadores de roupa do item 8421.12.10	8
8421.91.9	Outras	
8421.91.91	Tambores rotativos com pratos ou discos separadores, de peso superior a 300 kg	8
8421.91.99	Outras	8
8421.99	-- Outras	
8421.99.10	De aparelhos para filtrar ou depurar gases, da subposição 8421.39	8
8421.99.20	Dos tipos utilizados em linhas de sangue para hemodiálise	8
8421.99.9	Outras	
8421.99.91	Cartuchos de membrana de aparelhos de osmose inversa	8
8421.99.99	Outras	8
84.22	Máquinas de lavar louça; máquinas e aparelhos para limpar ou secar garrafas ou outros recipientes; máquinas e aparelhos para encher, fechar, arrolhar ou rotular garrafas, caixas, latas, sacos ou outros recipientes; máquinas e aparelhos para capsular garrafas, vasos, tubos e recipientes semelhantes; outras máquinas e aparelhos para empacotar ou embalar mercadorias (incluindo as máquinas e aparelhos para embalar com película termo-retrátil); máquinas e aparelhos para gaseificar bebidas.	
8422.1	- Máquinas de lavar louça:	
8422.11.00	-- Do tipo doméstico	20

8422.19.00	-- Outras	20
	Ex 01 – Com capacidade de lavagem superior a 1000 pratos por hora	0
8422.20.00	- Máquinas e aparelhos para limpar ou secar garrafas ou outros recipientes	0
8422.30	- Máquinas e aparelhos para encher, fechar, arrolhar ou rotular garrafas, caixas, latas, sacos ou outros recipientes; máquinas e aparelhos para capsular garrafas, vasos, tubos e recipientes semelhantes; máquinas e aparelhos para gaseificar bebidas	
8422.30.10	Máquinas e aparelhos para encher, fechar, arrolhar, capsular ou rotular garrafas	0
8422.30.2	Máquinas e aparelhos para encher, fechar, arrolhar ou rotular caixas, latas, sacos ou outros recipientes; Máquinas e aparelhos para capsular vasos, tubos e recipientes semelhantes	
8422.30.21	Para encher caixas ou sacos com pó ou grãos	0
8422.30.22	Para encher e fechar embalagens confeccionadas com papel ou cartão dos subitens 4811.51.22 ou 4811.59.23, mesmo com dispositivo de rotulagem	0
8422.30.23	Para encher e fechar recipientes tubulares flexíveis (bisnagas), com capacidade superior ou igual a 100 unidades por minuto	0
8422.30.29	Outros	0
8422.30.30	Para gaseificar bebidas	0
8422.40	- Outras máquinas e aparelhos para empacotar ou embalar mercadorias (incluindo as máquinas e aparelhos para embalar com película termo-retrátil)	
8422.40.10	Horizontais, próprias para empacotamento de massas alimentícias longas (comprimento superior a 200 mm) em pacotes tipo almofadas (<i>pillow pack</i>), com capacidade de produção superior a 100 pacotes por minuto e controlador lógico programável (CLP)	0
8422.40.20	Automática, para embalar tubos ou barras de metal, em atados de peso inferior ou igual a 2.000 kg e comprimento inferior ou igual a 12 m	0
8422.40.30	De empacotar embalagens confeccionadas com papel ou cartão dos subitens 4811.51.22 ou 4811.59.23 em caixas ou bandejas de papel ou cartão dobráveis, com capacidade superior ou igual a 5.000 embalagens por hora	0
8422.40.90	Outros	0
8422.90	- Partes	
8422.90.10	De máquinas de lavar louça, de uso doméstico	20
8422.90.90	Outras	5
84.23	Aparelhos e instrumentos de pesagem, incluindo as básculas e balanças para verificar peças usinadas, excluindo as balanças sensíveis a pesos não superiores a 5 cg; pesos para quaisquer balanças.	
8423.10.00	- Balanças para pessoas, incluindo as balanças para bebês; balanças de uso doméstico	10
	Ex 01 - De uso doméstico	20
8423.20.00	- Básculas de pesagem contínua em transportadores	0
8423.30	- Básculas de pesagem constante e balanças e básculas ensacadoras ou dosadoras	
8423.30.1	Dosadoras	
8423.30.11	Com aparelhos periféricos, que constituam unidade funcional	0
8423.30.19	Outras	0
8423.30.90	Outras	0
8423.8	- Outros aparelhos e instrumentos de pesagem:	
8423.81	-- De capacidade não superior a 30 kg	
8423.81.10	De mesa, com dispositivo registrador ou impressor de etiquetas	5
8423.81.90	Outros	5
8423.82.00	-- De capacidade superior a 30 kg, mas não superior a 5.000 kg	0
8423.89.00	-- Outros	0
8423.90	- Pesos para quaisquer balanças; partes de aparelhos ou instrumentos de pesagem	
8423.90.10	Pesos	10
8423.90.2	Partes	
8423.90.21	De aparelhos ou instrumentos da subposição 8423.10	10
8423.90.29	Outras	10
84.24	Aparelhos mecânicos (mesmo manuais) para projetar, dispersar ou pulverizar líquidos ou pós; extintores, mesmo carregados; pistolas aerográficas e aparelhos semelhantes; máquinas e aparelhos de jato de areia, de jato de vapor e aparelhos de jato semelhantes.	
8424.10.00	- Extintores, mesmo carregados	8

8424.20.00	- Pistolas aerográficas e aparelhos semelhantes	5
8424.30	- Máquinas e aparelhos de jato de areia, de jato de vapor e aparelhos de jato semelhantes	
8424.30.10	Máquinas e aparelhos de desobstrução de tubulação ou de limpeza, por jato de água	0
8424.30.20	De jato de areia própria para desgaste localizado de peças de vestuário	0
8424.30.30	Perfuradoras por jato de água com pressão de trabalho máxima superior ou igual a 10 MPa	0
8424.30.90	Outros	0
8424.8	- Outros aparelhos:	
8424.81	-- Para agricultura ou horticultura	
8424.81.1	Para projetar, dispersar ou pulverizar fungicidas, inseticidas e outros produtos para combate a pragas	
8424.81.11	Aparelhos manuais	0
8424.81.19	Outros	0
8424.81.2	Irigadores e sistemas de irrigação	
8424.81.21	Por aspersão	0
8424.81.29	Outros	0
8424.81.90	Outros	0
8424.89	-- Outros	
8424.89.10	Aparelhos de pulverização constituídos por botão de pressão com bocal (tampa "spray"), válvula do tipo aerossol, junta de estanqueidade (junta de canopla) e tubo de imersão, montados sobre um corpo metálico (canopla), dos tipos utilizados para serem montados no gargalo de recipientes, para projetar líquidos, pós ou espumas	5
8424.89.20	Aparelhos automáticos para projetar lubrificantes sobre pneumáticos, contendo uma estação de secagem por ar pré-aquecido e dispositivos para agarrar e movimentar pneumáticos	5
8424.89.90	Outros	5
8424.90	- Partes	
8424.90.10	De aparelhos da subposição 8424.10 ou do subitem 8424.81.11	5
8424.90.90	Outras	5
84.25	Talhas, cadernais e moitões; guinchos e cabrestantes; macacos.	
8425.1	- Talhas, cadernais e moitões:	
8425.11.00	-- De motor elétrico	0
8425.19	-- Outros	
8425.19.10	Talhas, cadernais e moitões, manuais	0
8425.19.90	Outros	0
8425.3	- Guinchos; cabrestantes:	
8425.31	-- De motor elétrico	
8425.31.10	Com capacidade inferior ou igual a 100 t	0
8425.31.90	Outros	0
8425.39	-- Outros	
8425.39.10	Com capacidade inferior ou igual a 100 t	0
8425.39.90	Outros	0
8425.4	- Macacos:	
8425.41.00	-- Elevadores fixos de veículos, para garagens (oficinas)	0
8425.42.00	-- Outros macacos, hidráulicos	0
8425.49	-- Outros	
8425.49.10	Manuais	5
8425.49.90	Outros	0
84.26	Cábreas; guindastes, incluindo os de cabo; pontes rolantes, pórticos de descarga ou de movimentação, pontes-guindastes, carros-pórticos e carros-guindastes.	
8426.1	- Pontes e vigas, rolantes, pórticos, pontes-guindastes e carros-pórticos:	
8426.11.00	-- Pontes e vigas, rolantes, de suportes fixos	0
8426.12.00	-- Pórticos móveis de pneumáticos e carros-pórticos	0
8426.19.00	-- Outros	0
8426.20.00	- Guindastes de torre	0
8426.30.00	- Guindastes de pórtico	0
8426.4	- Outras máquinas e aparelhos, autopropulsados:	

8426.41	-- De pneumáticos	
8426.41.10	Com deslocamento em sentido longitudinal, transversal e diagonal (tipo caranguejo) com capacidade de carga superior ou igual a 60 t	0
8426.41.90	Outros	0
8426.49	-- Outros	
8426.49.10	De lagartas, com capacidade de elevação superior ou igual a 70 t	0
8426.49.90	Outros	0
8426.9	- Outras máquinas e aparelhos:	
8426.91.00	-- Próprios para serem montados em veículos rodoviários	0
8426.99.00	-- Outros	0
84.27	Empilhadeiras; outros veículos para movimentação de carga e semelhantes, equipados com dispositivos de elevação.	
8427.10	- Autopropulsados, de motor elétrico	
8427.10.1	Empilhadeiras	
8427.10.11	De capacidade de carga superior a 6,5 t	0
8427.10.19	Outras	0
8427.10.90	Outros	0
8427.20	- Outros, autopropulsados	
8427.20.10	Empilhadeiras com capacidade de carga superior a 6,5 t	0
8427.20.90	Outros	0
8427.90.00	- Outros	0
84.28	Outras máquinas e aparelhos de elevação, de carga, de descarga ou de movimentação (por exemplo, elevadores, escadas rolantes, transportadores, teleféricos).	
8428.10.00	- Elevadores e monta-cargas	0
8428.20	- Aparelhos elevadores ou transportadores, pneumáticos	
8428.20.10	Transportadores tubulares (transvasadores) móveis, acionados com motor de potência superior a 90 kW (120 HP)	0
8428.20.90	Outros	0
8428.3	- Outros aparelhos elevadores ou transportadores, de ação contínua, para mercadorias:	
8428.31.00	-- Especialmente concebidos para uso subterrâneo	0
8428.32.00	-- Outros, de caçamba	0
8428.33.00	-- Outros, de tira ou correia	0
8428.39	-- Outros	
8428.39.10	De correntes	0
8428.39.20	De rolos motores	0
8428.39.30	De pinças laterais, do tipo dos utilizados para o transporte de jornais	0
8428.39.90	Outros	0
8428.40.00	- Escadas e tapetes, rolantes	10
8428.60.00	- Teleféricos (incluindo as telecadeiras e os telesquis); mecanismos de tração para funiculares	0
	Ex 01 - Telecadeiras e telesquis	10
8428.90	- Outras máquinas e aparelhos	
8428.90.10	Do tipo dos utilizados para desembarque de botes salva-vidas, motorizados ou providos de dispositivo de compensação de inclinação	0
8428.90.20	Transportadores-elevadores (transelevadores) automáticos, de deslocamento horizontal sobre guias	0
8428.90.30	Máquina para formação de pilhas de jornais, dispostos em sentido alternado, de capacidade superior ou igual a 80.000 exemplares/h	0
8428.90.90	Outros	0
84.29	Bulldozers, angledozers, niveladores, raspo-transportadores (scrapers), pás mecânicas, escavadores, carregadoras e pás carregadoras, compactadores e rolos ou cilindros compressores, autopropulsados.	
8429.1	- Bulldozers e angledozers:	
8429.11	-- De lagartas	
8429.11.10	De potência no volante superior ou igual a 387,76 kW (520 HP)	0
8429.11.90	Outros	0

8429.19	-- Outros	
8429.19.10	Bulldozers de potência no volante superior ou igual a 234,90 kW (315 HP)	0
8429.19.90	Outros	0
8429.20	- Niveladores	
8429.20.10	Motoniveladores articulados, de potência no volante superior ou igual a 205,07 kW (275 HP)	0
8429.20.90	Outros	0
8429.30.00	- Raspo-transportadores (<i>scrapers</i>)	0
8429.40.00	- Compactadores e rolos ou cilindros compressores	0
8429.5	- Pás mecânicas, escavadores, carregadoras e pás carregadoras:	
8429.51	-- Carregadoras e pás carregadoras, de carregamento frontal	
8429.51.1	Carregadoras-transportadoras	
8429.51.11	Do tipo das utilizadas em minas subterrâneas	0
8429.51.19	Outras	0
8429.51.2	Infraestruturas motoras, próprias para receber equipamentos do item 8430.69.1	
8429.51.21	De potência no volante superior ou igual a 454,13 kW (609 HP)	0
8429.51.29	Outras	0
8429.51.9	Outras	
8429.51.91	De potência no volante superior ou igual a 297,5 kW (399 HP)	0
8429.51.92	De potência no volante inferior ou igual a 43,99 kW (59 HP)	0
8429.51.99	Outras	0
8429.52	-- Máquinas cuja superestrutura é capaz de efetuar uma rotação de 360°	
8429.52.1	Escavadoras	
8429.52.11	De potência no volante superior ou igual a 484,7 kW (650 HP)	0
8429.52.12	De potência no volante inferior ou igual a 40,3 kW (54 HP)	0
8429.52.19	Outras	0
8429.52.20	Infraestruturas motoras, próprias para receber equipamentos das subposições 8430.49, 8430.61 ou 8430.69, mesmo com dispositivo de deslocamento sobre trilhos	0
8429.52.90	Outras	0
8429.59.00	-- Outros	0
84.30	Outras máquinas e aparelhos de terraplenagem, nivelamento, raspagem, escavação, compactação, extração ou perfuração da terra, de minerais ou minérios; bate-estacas e arranca-estacas; limpa-neves.	
8430.10.00	- Bate-estacas e arranca-estacas	0
8430.20.00	- Limpa-neves	5
8430.3	- Cortadores de carvão ou de rochas e máquinas para perfuração de túneis ou de galerias:	
8430.31	-- Autopropulsados	
8430.31.10	Cortadores de carvão ou de rocha	0
8430.31.90	Outros	0
8430.39	-- Outros	
8430.39.10	Cortadores de carvão ou de rocha	0
8430.39.90	Outras	0
8430.4	- Outras máquinas de sondagem ou de perfuração:	
8430.41	-- Autopropulsadas	
8430.41.10	Perfuratriz de percussão	0
8430.41.20	Perfuratriz rotativa	0
8430.41.30	Máquinas de sondagem, rotativas	0
8430.41.90	Outras	0
8430.49	-- Outras	
8430.49.10	Perfuratriz de percussão	0
8430.49.20	Máquinas de sondagem, rotativas	0
8430.49.90	Outras	0
8430.50.00	- Outras máquinas e aparelhos, autopropulsados	0
8430.6	- Outras máquinas e aparelhos, exceto autopropulsados:	
8430.61.00	-- Máquinas de comprimir ou de compactar	0
8430.69	-- Outros	
8430.69.1	Equipamentos frontais para escavo-carregadoras ou carregadoras	

8430.69.11	Com capacidade de carga superior a 4 m ³	0
8430.69.19	Outros	0
8430.69.90	Outros	0
84.31	Partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas às máquinas e aparelhos das posições 84.25 a 84.30.	
8431.10	- De máquinas ou aparelhos da posição 84.25	
8431.10.10	Do item 8425.19.10 ou das subposições 8425.39, 8425.42 ou 8425.49	5
8431.10.90	Outras	5
8431.20	- De máquinas ou aparelhos da posição 84.27	
8431.20.1	De empilhadeiras	
8431.20.11	Autopropulsadas	5
8431.20.19	De outras empilhadeiras	5
8431.20.90	Outras	5
8431.3	- De máquinas ou aparelhos da posição 84.28:	
8431.31	-- De elevadores, monta-cargas ou de escadas rolantes	
8431.31.10	De elevadores	5
8431.31.90	Outras	5
8431.39.00	-- Outras	0
8431.4	- De máquinas ou aparelhos das posições 84.26, 84.29 ou 84.30:	
8431.41.00	-- Caçambas, mesmo de mandíbulas, pás, ganchos e tenazes	5
8431.42.00	-- Lâminas para <i>bulldozers</i> ou <i>angledozers</i>	5
8431.43	-- Partes de máquinas de sondagem ou de perfuração das subposições 8430.41 ou 8430.49	
8431.43.10	De máquinas de sondagem rotativas	5
8431.43.90	Outras	5
8431.49	-- Outras	
8431.49.10	De máquinas ou aparelhos da posição 84.26	5
8431.49.2	De máquinas ou aparelhos das posições 84.29 ou 84.30	
8431.49.21	Cabinas	5
8431.49.22	Lagartas	5
8431.49.23	Tanques de combustível e demais reservatórios	5
8431.49.29	Outras	5
84.32	Máquinas e aparelhos de uso agrícola, hortícola ou florestal, para preparação ou trabalho do solo ou para cultura; rolos para gramados ou para campos de esporte.	
8432.10.00	- Arados e charruas	0
8432.2	- Grades, escarificadores, cultivadores, extirpadores, enxadas e sachadores:	
8432.21.00	-- Grades de discos	0
8432.29.00	-- Outros	0
8432.30	- Semeadores, plantadores e transplantadores	
8432.30.10	Semeadores-adubadores	0
8432.30.90	Outros	0
8432.40.00	- Espalhadores de estrume e distribuidores de adubos (fertilizantes)	0
8432.80.00	- Outras máquinas e aparelhos	0
	Ex 01- Rolos para gramados	5
8432.90.00	- Partes	5
84.33	Máquinas e aparelhos para colheita ou debulha de produtos agrícolas, incluindo as enfardadeiras de palha ou forragem; cortadores de grama e ceifeiras; máquinas para limpar ou selecionar ovos, frutas ou outros produtos agrícolas, exceto as da posição 84.37.	
8433.1	- Cortadores de grama:	
8433.11.00	-- Motorizados, cujo dispositivo de corte gira num plano horizontal	5
8433.19.00	-- Outros	5
8433.20	- Ceifeiras, incluindo as barras de corte para montagem em tratores	
8433.20.10	Com dispositivo de condicionamento em fileiras constituído por rotor de dedos e pente	0
8433.20.90	Outras	0
8433.30.00	- Outras máquinas e aparelhos para colher e dispor o feno	0
8433.40.00	- Enfardadeiras de palha ou de forragem, incluindo as enfardadeiras-apanhadeiras	0

8433.5	- Outras máquinas e aparelhos para colheita; máquinas e aparelhos para debulha:	
8433.51.00	-- Colheitadeiras combinadas com debulhadoras	0
8433.52.00	-- Outras máquinas e aparelhos para debulha	0
8433.53.00	-- Máquinas para colheita de raízes ou tubérculos	0
8433.59	-- Outros	
8433.59.1	Colheitadeiras de algodão	
8433.59.11	Com capacidade para trabalhar até dois sulcos de colheita e potência no volante inferior ou igual a 59,7 kW (80 HP)	0
8433.59.19	Outras	0
8433.59.90	Outros	0
8433.60	- Máquinas para limpar ou selecionar ovos, frutas ou outros produtos agrícolas	
8433.60.10	Selecionadores de frutas	0
8433.60.2	Para limpar ou selecionar ovos	
8433.60.21	Com capacidade superior a 250.000 ovos por hora	0
8433.60.29	Outras	0
8433.60.90	Outras	0
8433.90	- Partes	
8433.90.10	De cortadores de grama	5
8433.90.90	Outras	5
	Ex 01 - De colheitadeiras	4
84.34	Máquinas de ordenhar e máquinas e aparelhos para a indústria de laticínios.	
8434.10.00	- Máquinas de ordenhar	0
8434.20	- Máquinas e aparelhos para a indústria de laticínios	
8434.20.10	Para tratamento do leite	0
8434.20.90	Outros	0
8434.90.00	- Partes	5
84.35	Prensas, esmagadores e máquinas e aparelhos semelhantes, para fabricação de vinho, sidra, sucos (sumos) de frutas ou bebidas semelhantes.	
8435.10.00	- Máquinas e aparelhos	0
8435.90.00	- Partes	5
84.36	Outras máquinas e aparelhos para agricultura, horticultura, silvicultura, avicultura ou apicultura, incluindo os germinadores equipados com dispositivos mecânicos ou térmicos e as chocadeiras e criadeiras para avicultura.	
8436.10.00	- Máquinas e aparelhos para preparação de alimentos ou rações para animais	0
8436.2	- Máquinas e aparelhos para avicultura, incluindo as chocadeiras e criadeiras:	
8436.21.00	-- Chocadeiras e criadeiras	0
8436.29.00	-- Outros	0
8436.80.00	- Outras máquinas e aparelhos	0
8436.9	- Partes:	
8436.91.00	-- De máquinas ou aparelhos para avicultura	5
8436.99.00	-- Outras	5
84.37	Máquinas para limpeza, seleção ou peneiração de grãos ou de produtos hortícolas secos; máquinas e aparelhos para a indústria de moagem ou tratamento de cereais ou de produtos hortícolas secos, exceto dos tipos utilizados em fazendas.	
8437.10.00	- Máquinas para limpeza, seleção ou peneiração de grãos ou de produtos hortícolas secos	0
8437.80	- Outras máquinas e aparelhos	
8437.80.10	Para trituração ou moagem de grãos	0
8437.80.90	Outros	0
8437.90.00	- Partes	5
84.38	Máquinas e aparelhos não especificados nem compreendidos noutras posições do presente Capítulo, para preparação ou fabricação industrial de alimentos ou de bebidas, exceto as máquinas e aparelhos para extração ou preparação de óleos ou gorduras vegetais fixos ou de óleos ou gorduras animais.	

8438.10.00	- Máquinas e aparelhos para as indústrias de panificação, pastelaria, bolachas e biscoitos e de massas alimentícias	0
8438.20	- Máquinas e aparelhos para as indústrias de confeitaria e de cacau ou de chocolate	
8438.20.1	Para as indústrias de confeitaria	
8438.20.11	Para fabricar bombons de chocolate por moldagem, de capacidade de produção superior ou igual a 150 kg/h	0
8438.20.19	Outros	0
8438.20.90	Outros	0
8438.30.00	- Máquinas e aparelhos para a indústria de açúcar	0
8438.40.00	- Máquinas e aparelhos para a indústria cervejeira	0
8438.50.00	- Máquinas e aparelhos para preparação de carnes	0
8438.60.00	- Máquinas e aparelhos para preparação de frutas ou de produtos hortícolas	0
8438.80	- Outras máquinas e aparelhos	
8438.80.10	Máquinas para extração de óleo essencial de cítricos	0
8438.80.20	Automática, para descabeçar, cortar a cauda e eviscerar peixes, com capacidade superior a 350 unidades por minuto	0
8438.80.90	Outros	0
8438.90.00	- Partes	5
84.39	Máquinas e aparelhos para fabricação de pasta de matérias fibrosas celulósicas ou para fabricação ou acabamento de papel ou cartão.	
8439.10	- Máquinas e aparelhos para fabricação de pasta de matérias fibrosas celulósicas	
8439.10.10	Para tratamento preliminar das matérias primas	0
8439.10.20	Classificadoras e classificadoras-depuradoras de pasta	0
8439.10.30	Refinadoras	0
8439.10.90	Outros	0
8439.20.00	- Máquinas e aparelhos para fabricação de papel ou cartão	0
8439.30	- Máquinas e aparelhos para acabamento de papel ou cartão	
8439.30.10	Bobinadoras-esticadoras	0
8439.30.20	Para impregnar	0
8439.30.30	Para ondular	0
8439.30.90	Outros	0
8439.9	- Partes:	
8439.91.00	-- De máquinas ou aparelhos para fabricação de pasta de matérias fibrosas celulósicas	5
8439.99	-- Outras	
8439.99.10	Rolos, corrugadores ou de pressão, de máquinas para ondular, com largura útil superior ou igual a 2.500 mm	5
8439.99.90	Outras	5
84.40	Máquinas e aparelhos para brochura ou encadernação, incluindo as máquinas de costurar cadernos.	
8440.10	- Máquinas e aparelhos	
8440.10.1	De costurar cadernos	
8440.10.11	Com alimentação automática	0
8440.10.19	Outros	0
8440.10.20	Máquinas para fabricar capas de papelão, com dispositivo de colagem e capacidade de produção superior a 60 unidades por minuto	0
8440.10.90	Outros	0
8440.90.00	- Partes	5
84.41	Outras máquinas e aparelhos para o trabalho de pasta de papel, papel ou cartão, incluindo as cortadeiras de todos os tipos.	
8441.10	- Cortadeiras	
8441.10.10	Cortadeiras bobinadoras com velocidade de bobinado superior a 2.000 m/min	0
8441.10.90	Outras	0
8441.20.00	- Máquinas para fabricação de sacos de quaisquer dimensões ou de envelopes	0
8441.30	- Máquinas para fabricação de caixas, tubos, tambores ou de recipientes semelhantes, por qualquer processo, exceto moldagem	

8441.30.10	De dobrar e colar, para fabricação de caixas	0
8441.30.90	Outras	0
8441.40.00	- Máquinas de moldar artigos de pasta de papel, papel ou cartão	0
8441.80.00	- Outras máquinas e aparelhos	0
8441.90.00	- Partes	5
84.42	Máquinas, aparelhos e equipamentos (exceto as máquinas-ferramentas das posições 84.56 a 84.65), para preparação ou fabricação de clichês, blocos, cilindros ou outros elementos de impressão; clichês, blocos, cilindros e outros elementos de impressão; pedras litográficas, blocos, placas e cilindros, preparados para impressão (por exemplo, aplainados, granulados ou polidos).	
8442.30	- Máquinas, aparelhos e equipamentos	
8442.30.10	De compor por processo fotográfico	0
8442.30.20	De compor caracteres tipográficos por outros processos, mesmo com dispositivo de fundir	0
8442.30.90	Outros	0
8442.40	- Partes dessas máquinas, aparelhos e equipamentos	
8442.40.10	De máquinas do item 8442.30.10	5
8442.40.20	De máquinas do item 8442.30.20	5
8442.40.90	Outras	5
8442.50.00	- Clichês, blocos, cilindros e outros elementos de impressão; pedras litográficas, blocos, placas e cilindros, preparados para impressão (por exemplo, aplainados, granulados ou polidos)	5
84.43	Máquinas e aparelhos de impressão por meio de blocos, cilindros e outros elementos de impressão da posição 84.42; outras impressoras, aparelhos de copiar e aparelhos de telecopiar (fax), mesmo combinados entre si; partes e acessórios.	
8443.1	- Máquinas e aparelhos de impressão por meio de blocos, cilindros e outros elementos de impressão da posição 84.42:	
8443.11	-- Máquinas e aparelhos de impressão, por ofsete, alimentados por bobinas	
8443.11.10	Para impressão multicolor de jornais, de largura superior ou igual a 900 mm, com unidades de impressão em configuração torre e dispositivos automáticos de emendar bobinas	0
8443.11.90	Outros	0
8443.12.00	-- Máquinas e aparelhos de impressão, por ofsete, dos tipos utilizados em escritórios, alimentados por folhas em que um lado não seja superior a 22 cm e que o outro não seja superior a 36 cm, quando não dobradas	0
8443.13	-- Outras máquinas e aparelhos de impressão, por ofsete	
8443.13.10	Para impressão multicolor de recipientes de matérias plásticas, cilíndricos, cônicos ou de faces planas	0
8443.13.2	Alimentados por folhas de formato inferior ou igual a 37,5 cm x 51 cm	
8443.13.21	Com velocidade de impressão superior ou igual a 12.000 folhas por hora	0
8443.13.29	Outros	0
8443.13.90	Outros	0
8443.14.00	-- Máquinas e aparelhos de impressão, tipográficos, alimentados por bobinas, excluindo as máquinas e aparelhos flexográficos	0
8443.15.00	-- Máquinas e aparelhos de impressão, tipográficos, não alimentados por bobinas, excluindo as máquinas e aparelhos flexográficos	0
8443.16.00	-- Máquinas e aparelhos de impressão, flexográficos	0
8443.17	-- Máquinas e aparelhos de impressão, heliográficos	
8443.17.10	Rotativas para heliogravura	0
8443.17.90	Outros	0
8443.19	-- Outros	
8443.19.10	Para serigrafia	0
8443.19.90	Outros	0
8443.3	- Outras impressoras, aparelhos de copiar e aparelhos de telecopiar (fax), mesmo combinados entre si:	
8443.31	-- Máquinas que executem pelo menos duas das seguintes funções: impressão, cópia ou transmissão de telecópia (fax), capazes de ser conectadas a uma máquina automática para processamento de dados ou a uma rede	
8443.31.1	Alimentadas por folhas, com velocidade de impressão, medida no formato A4 (210 mm x 297 mm), inferior ou igual a 45 páginas por minuto (ppm)	

8443.31.11	De jato de tinta líquida, com largura de impressão inferior ou igual a 420 mm	15
8443.31.12	De transferência térmica de cera sólida (por exemplo, <i>solid ink</i> e <i>dye sublimation</i>)	15
8443.31.13	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), monocromáticas, com largura de impressão inferior ou igual a 280 mm	15
8443.31.14	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), monocromáticas, com largura de impressão superior a 280 mm e inferior ou igual a 420 mm	15
8443.31.15	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), policromáticas	15
8443.31.16	Outras, com largura de impressão superior a 420 mm	15
8443.31.19	Outras	15
8443.31.9	Outras	
8443.31.91	Com impressão por sistema térmico	15
8443.31.99	Outras	15
8443.32	-- Outros, capazes de ser conectados a uma máquina automática para processamento de dados ou a uma rede	
8443.32.2	Impressoras de impacto	
8443.32.21	De linha	15
8443.32.22	De caracteres Braille	0
8443.32.23	Outras matriciais (por pontos)	15
8443.32.29	Outras	15
8443.32.3	Outras impressoras, alimentadas por folhas, com velocidade de impressão, medida no formato A4 (210 mm x 297 mm), inferior ou igual a 45 páginas por minuto (ppm)	
8443.32.31	De jato de tinta líquida, com largura de impressão inferior ou igual a 420 mm	15
8443.32.32	De transferência térmica de cera sólida (por exemplo, <i>solid ink</i> e <i>dye sublimation</i>)	15
8443.32.33	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), monocromáticas, com largura de impressão inferior ou igual a 280 mm	15
8443.32.34	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), monocromáticas, com largura de impressão superior a 280 mm e inferior ou igual a 420 mm	15
8443.32.35	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), policromáticas, com velocidade de impressão inferior ou igual a 20 páginas por minuto (ppm)	15
8443.32.36	A laser, LED (Diodos Emissores de Luz) ou LCS (Sistema de Cristal Líquido), policromáticas, com velocidade de impressão superior a 20 páginas por minuto (ppm)	15
8443.32.37	Térmicas, dos tipos utilizados em impressão de imagens para diagnóstico médico em folhas revestidas com camada termossensível	15
8443.32.38	Outras, com largura de impressão superior a 420 mm	15
8443.32.39	Outras	15
8443.32.40	Outras impressoras alimentadas por folhas	15
8443.32.5	Traçadores gráficos (<i>plotters</i>)	
8443.32.51	Por meio de penas	15
8443.32.52	Outros, com largura de impressão superior a 580 mm	15
8443.32.59	Outros	15
8443.32.9	Outras	
8443.32.91	Impressoras de código de barras postais, tipo 3 em 5, a jato de tinta fluorescente, com velocidade de até 4,5 m/s e passo de 1,4 mm	15
8443.32.99	Outras	15
8443.39	-- Outros	
8443.39.10	Máquinas de impressão por jato de tinta	0
8443.39.2	Máquinas copiadoras eletrostáticas	
8443.39.21	De reprodução da imagem do original sobre a cópia por meio de um suporte intermediário (processo indireto), monocromáticas, para cópias de superfície inferior ou igual a 1 m ² , com velocidade inferior a 100 cópias por minuto	20
8443.39.28	Outras, por processo indireto	20
8443.39.29	Outras	20
8443.39.30	Outras máquinas copiadoras	20
8443.39.90	Outros	20

8443.9	- Partes e acessórios:	
8443.91	-- Partes e acessórios de máquinas e aparelhos de impressão por meio de blocos, cilindros e outros elementos de impressão da posição 84.42	
8443.91.10	Partes de máquinas e aparelhos da subposição 8443.12	5
8443.91.9	Outros	
8443.91.91	Dobradoras	0
8443.91.92	Numeradores automáticos	0
8443.91.99	Outros	0
8443.99	-- Outros	
8443.99.1	Mecanismos de impressão por impacto, suas partes e acessórios	
8443.99.11	Mecanismos de impressão, mesmo sem cabeça de impressão incorporada	10
8443.99.12	Cabeças de impressão	10
8443.99.19	Outros	10
8443.99.2	Mecanismos de impressão por jato de tinta, suas partes e acessórios	
8443.99.21	Mecanismos de impressão, mesmo sem cabeça de impressão incorporada	10
8443.99.22	Cabeças de impressão	5
8443.99.23	Cartuchos de tinta	5
8443.99.29	Outros	10
8443.99.3	Mecanismos de impressão a laser, a LED (Diodos Emissores de Luz) ou a LCS (Sistema de Cristal Líquido), suas partes e acessórios	
8443.99.31	Mecanismos de impressão, mesmo sem cilindro fotossensível incorporado	5
8443.99.32	Cilindros recobertos de matéria semicondutora fotoelétrica	5
8443.99.33	Cartuchos de revelador (<i>toners</i>)	5
8443.99.39	Outros	10
8443.99.4	Mecanismos de impressão por sistema térmico, suas partes e acessórios	
8443.99.41	Mecanismos de impressão, mesmo sem cabeça de impressão incorporada	10
8443.99.42	Cabeças de impressão	5
8443.99.49	Outros	10
8443.99.50	Outros mecanismos de impressão, suas partes e acessórios	10
8443.99.60	Circuitos impressos com componentes elétricos ou eletrônicos, montados	15
8443.99.70	Bandejas e gavetas, suas partes e acessórios	10
8443.99.80	Mecanismos de alimentação ou de triagem de papéis ou documentos, suas partes e acessórios	10
8443.99.90	Outros	10
8444.00	Máquinas para extrudar, estirar, texturizar ou cortar matérias têxteis sintéticas ou artificiais.	
8444.00.10	Para extrudar	0
8444.00.20	Para corte ou ruptura de fibras	0
8444.00.90	Outras	0
84.45	Máquinas para preparação de matérias têxteis; máquinas para fiação, dobragem ou torção, de matérias têxteis e outras máquinas e aparelhos para fabricação de fios têxteis; máquinas de bobinar (incluindo as bobinadeiras de trama) ou de dobar matérias têxteis e máquinas para preparação de fios têxteis para sua utilização nas máquinas das posições 84.46 ou 84.47.	
8445.1	- Máquinas para preparação de matérias têxteis:	
8445.11	-- Cardas	
8445.11.10	Para lã	0
8445.11.20	Para fibras do Capítulo 53	0
8445.11.90	Outras	0
8445.12.00	-- Penteadoras	0
8445.13.00	-- Bancas de estiramento (bancas de fusos)	0
8445.19	-- Outras	
8445.19.10	Máquinas para a preparação da seda	0
8445.19.2	Máquinas para a preparação de outras matérias têxteis	
8445.19.21	Para recuperação de cordas, fios, trapos ou qualquer outro desperdício, transformando-os em fibras adequadas para cardagem	0

8445.19.22	Descaroçadeiras e deslintadeiras de algodão	0
8445.19.23	Para desengordurar, lavar, alvejar ou tingir fibras têxteis em massa ou rama	0
8445.19.24	Abridoras de fibras de lã	0
8445.19.25	Abridoras de fibras do Capítulo 53	0
8445.19.26	Máquinas de carbonizar a lã	0
8445.19.27	Para estirar a lã	0
8445.19.29	Outras	0
8445.20.00	- Máquinas para fiação de matérias têxteis	0
8445.30	- Máquinas para dobração ou torção, de matérias têxteis	
8445.30.10	Retorcedoras	0
8445.30.90	Outras	0
8445.40	- Máquinas de bobinar (incluindo as bobinadeiras de trama) ou de dobar matérias têxteis	
8445.40.1	Bobinadeiras automáticas	
8445.40.11	Bobinadeiras de trama (espuladeiras)	0
8445.40.12	Para fios elásticos	0
8445.40.18	Outras, com atador automático	0
8445.40.19	Outras	0
8445.40.2	Bobinadoras não automáticas	
8445.40.21	Com velocidade de bobinado superior ou igual a 4.000 m/min	0
8445.40.29	Outras	0
8445.40.3	Meadeiras	
8445.40.31	Com controle de comprimento ou peso e atador automático	0
8445.40.39	Outras	0
8445.40.40	Noveleiras automáticas	0
8445.40.90	Outras	0
8445.90	- Outras	
8445.90.10	Urdideiras	0
8445.90.20	Passadeiras para liço e pente	0
8445.90.30	Para amarrar urdideiras	0
8445.90.40	Automáticas, para colocar lamelas	0
8445.90.90	Outras	0
84.46	Teares para tecidos.	
8446.10	- Para tecidos de largura não superior a 30 cm	
8446.10.10	Com mecanismo <i>Jacquard</i>	0
8446.10.90	Outros	0
8446.2	- Para tecidos de largura superior a 30 cm, de lançadeiras:	
8446.21.00	-- A motor	0
8446.29.00	-- Outros	0
8446.30	- Para tecidos de largura superior a 30 cm, sem lançadeiras	
8446.30.10	A jato de ar	0
8446.30.20	A jato de água	0
8446.30.30	De projétil	0
8446.30.40	De pinças	0
8446.30.90	Outros	0
84.47	Teares para fabricar malhas, máquinas de costura por entrelaçamento (<i>couture-tricotage</i>), máquinas para fabricar guipuras, tules, rendas, bordados, passamanarias, galões ou redes e máquinas para inserir tufo.	
8447.1	- Teares circulares para malhas:	
8447.11.00	-- Com cilindro de diâmetro não superior a 165 mm	0
8447.12.00	-- Com cilindro de diâmetro superior a 165 mm	0
8447.20	- Teares retilíneos para malhas; máquinas de costura por entrelaçamento (<i>couture-tricotage</i>)	
8447.20.10	Teares manuais	0
8447.20.2	Teares motorizados	
8447.20.21	Para fabricação de malhas de urdidura	0
8447.20.29	Outros	0
8447.20.30	Máquinas de costura por entrelaçamento (<i>couture-tricotage</i>)	0

8447.90	- Outros	
8447.90.10	Máquinas para fabricação de redes, tules ou filós	0
8447.90.20	Máquinas automáticas para bordar	0
8447.90.90	Outras	0
84.48	Máquinas e aparelhos auxiliares para as máquinas das posições 84.44, 84.45, 84.46 ou 84.47 (por exemplo, ratieras, mecanismos <i>Jacquard</i>, quebra-urdiduras e quebra-tramas, mecanismos troca-lançadeiras); partes e acessórios reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinados às máquinas da presente posição ou das posições 84.44, 84.45, 84.46 ou 84.47 (por exemplo, fusos, aletas, guarnições de cardas, pentes, barras, fieiras, lançadeiras, liços e quadros de liços, agulhas, platinas, ganchos).	
8448.1	- Máquinas e aparelhos auxiliares para as máquinas das posições 84.44, 84.45, 84.46 ou 84.47:	
8448.11	-- Ratieras e mecanismos <i>Jacquard</i> ; redutores, perfuradores e copiadores de cartões; máquinas para enlaçar cartões após perfuração	
8448.11.10	Ratieras	0
8448.11.20	Mecanismos <i>Jacquard</i>	0
8448.11.90	Outros	0
8448.19.00	-- Outros	5
8448.20	- Partes e acessórios das máquinas da posição 84.44 ou das suas máquinas e aparelhos auxiliares	
8448.20.10	Fieiras para a extrusão	5
8448.20.20	Outras partes e acessórios de máquinas para a extrusão	5
8448.20.30	De máquinas para corte ou ruptura de fibras	5
8448.20.90	Outras	5
8448.3	- Partes e acessórios das máquinas da posição 84.45 ou das suas máquinas e aparelhos auxiliares:	
8448.31.00	-- Guarnições de cardas	0
8448.32	-- De máquinas para preparação de matérias têxteis, exceto as guarnições de cardas	
8448.32.1	De cardas	
8448.32.11	Chapéus (<i>flats</i>)	5
8448.32.19	Outras	5
8448.32.20	De penteadoras	5
8448.32.30	De bancas de estiramento (bancas de fusos)	5
8448.32.40	De máquinas para a preparação da seda	5
8448.32.50	De máquinas para carbonizar lã	5
8448.32.90	Outros	5
8448.33	-- Fusos e suas aletas, anéis e cursores	
8448.33.10	Cursores	5
8448.33.90	Outros	5
8448.39	-- Outros	
8448.39.1	De máquinas para fiação, dobragem ou torção	
8448.39.11	De filatórios intermitentes (selfatinas)	5
8448.39.12	De máquinas do tipo <i>tow-to-yarn</i>	5
8448.39.17	De outros filatórios	5
8448.39.19	Outras	5
8448.39.2	De máquinas de bobinar ou de dobar	
8448.39.21	De bobinadeiras de trama (espuladeiras)	5
8448.39.22	De bobinadeiras automáticas para fios elastanos, ou com atador automático	5
8448.39.23	Outras, de bobinadeiras automáticas	5
8448.39.29	Outras	5
8448.39.9	Outros	
8448.39.91	De urdideiras	5
8448.39.92	De passadeiras para liço e pente	5
8448.39.99	Outras	5
8448.4	- Partes e acessórios de teares para tecidos ou das suas máquinas e aparelhos auxiliares:	
8448.42.00	-- Pentes, liços e quadros de liços	0
8448.49	-- Outros	
8448.49.10	De máquinas ou aparelhos auxiliares de teares	5
8448.49.20	De teares para tecidos de largura superior a 30 cm, sem lançadeiras, a jato de água ou de	5

	projétil	
8448.49.90	Outras	5
8448.5	- Partes e acessórios dos teares, máquinas ou aparelhos, da posição 84.47 ou das suas máquinas e aparelhos auxiliares:	
8448.51.00	-- Platinas, agulhas e outros artigos, utilizados na formação das malhas	5
8448.59	-- Outros	
8448.59.10	De teares circulares para malhas	5
8448.59.2	De teares retilíneos	
8448.59.21	Manuais	5
8448.59.22	Para fabricação de malhas de urdidura	5
8448.59.29	Outras	5
8448.59.30	De máquinas para fabricação de redes, tules ou filós, ou automáticas para bordar	5
8448.59.40	De máquinas do item 8447.90.90	5
8448.59.90	Outras	5
8449.00	Máquinas e aparelhos para fabricação ou acabamento de feltro ou de falsos tecidos, em peça ou em formas determinadas, incluindo as máquinas e aparelhos para fabricação de chapéus de feltro; formas para chapelaria.	
8449.00.10	Máquinas e aparelhos para fabricação ou acabamento de feltros	0
8449.00.20	Máquinas e aparelhos para fabricação de falsos tecidos	0
8449.00.80	Outros	0
8449.00.9	Partes	
8449.00.91	De máquinas ou aparelhos para fabricação de falsos tecidos	5
8449.00.99	Outras	5
84.50	Máquinas de lavar roupa, mesmo com dispositivos de secagem.	
8450.1	- Máquinas de capacidade, expressa em peso de roupa seca, não superior a 10 kg:	
8450.11.00	-- Máquinas inteiramente automáticas	5
	Ex 01 - De uso doméstico	20
8450.12.00	-- Outras máquinas, com secador centrífugo incorporado	5
	Ex 01 - De uso doméstico	20
8450.19.00	-- Outras	5
	Ex 01 - De uso doméstico	10
8450.20	- Máquinas de capacidade, expressa em peso de roupa seca, superior a 10 kg	
8450.20.10	Túneis contínuos	5
8450.20.90	Outras	20
	Ex 01 - De capacidade superior a 20Kg, em peso de roupa seca	0
8450.90	- Partes	
8450.90.10	De máquinas da subposição 8450.20	20
8450.90.90	Outras	20
84.51	Máquinas e aparelhos (exceto as máquinas da posição 84.50) para lavar, limpar, espremer, secar, passar, prensar (incluindo as prensas fixadoras), branquear, tingir, para apresto e acabamento, para revestir ou impregnar fios, tecidos ou obras de matérias têxteis e máquinas para revestir tecidos-base ou outros suportes utilizados na fabricação de revestimentos para pisos (pavimentos), tais como linóleo; máquinas para enrolar, desenrolar, dobrar, cortar ou dentear tecidos.	
8451.10.00	- Máquinas para lavar a seco	0
8451.2	- Máquinas de secar:	
8451.21.00	-- De capacidade, expressa em peso de roupa seca, não superior a 10 kg	5
	Ex 01 - De uso doméstico	20
8451.29	-- Outras	
8451.29.10	Que funcionem por meio de ondas eletromagnéticas (micro-ondas), cuja produção seja superior ou igual a 120 kg/h de produto seco	0
8451.29.90	Outras	0
8451.30	- Máquinas e prensas para passar, incluindo as prensas fixadoras	
8451.30.10	Automáticas	0
8451.30.9	Outras	

8451.30.91	Prensas para passar de peso inferior ou igual a 14 kg	5
8451.30.99	Outras	0
8451.40	- Máquinas para lavar, branquear ou tingir	
8451.40.10	Para lavar	0
8451.40.2	Para tingir ou branquear fios ou tecidos	
8451.40.21	Para tingir tecidos em rolos; para tingir por pressão estática, com molinete (rotor de pás), jato de água (<i>jet</i>) ou combinada	0
8451.40.29	Outras	0
8451.40.90	Outras	0
8451.50	- Máquinas para enrolar, desenrolar, dobrar, cortar ou dentear tecidos	
8451.50.10	Para inspecionar tecidos	0
8451.50.20	Automáticas, para enfestar ou cortar	0
8451.50.90	Outras	0
8451.80.00	- Outras máquinas e aparelhos	0
	Ex 01 - De uso doméstico	12
8451.90	- Partes	
8451.90.10	Para as máquinas da subposição 8451.21	5
8451.90.90	Outras	5
84.52	Máquinas de costura, exceto as de costurar cadernos da posição 84.40; móveis, bases e tampas, próprios para máquinas de costura; agulhas para máquinas de costura.	
8452.10.00	- Máquinas de costura de uso doméstico	3
8452.2	- Outras máquinas de costura:	
8452.21	-- Unidades automáticas	
8452.21.10	Para costurar couros ou peles	0
8452.21.20	Para costurar tecidos	0
8452.21.90	Outras	0
8452.29	-- Outras	
8452.29.10	Para costurar couros ou peles	0
8452.29.2	Para costurar tecidos	
8452.29.21	Remalhadeiras	0
8452.29.22	Para casear	0
8452.29.23	Tipo zigue-zague para inserir elástico	0
8452.29.24	De costura reta	0
8452.29.25	Galoneiras	0
8452.29.29	Outras	0
8452.29.90	Outras	0
8452.30.00	- Agulhas para máquinas de costura	5
8452.90	- Móveis, bases e tampas, para máquinas de costura, e suas partes; outras partes de máquinas de costura	
8452.90.20	Móveis, bases e tampas, para máquinas de costura, e suas partes	5
	Ex 01 - Para máquinas de costura de uso doméstico	3
8452.90.8	Outras partes de máquinas de costura de uso doméstico	
8452.90.81	Guia-fios, lançadeiras e porta-bobinas	5
8452.90.89	Outras	5
8452.90.9	Outras	
8452.90.91	Guia-fios, lançadeiras não rotativas e porta-bobinas	5
8452.90.92	Para remalhadeiras	5
8452.90.93	Lançadeiras rotativas	5
8452.90.94	Corpos moldados por fundição	5
8452.90.99	Outras	5
84.53	Máquinas e aparelhos para preparar, curtir ou trabalhar couros ou peles, ou para fabricar ou consertar calçados e outras obras de couro ou de pele, exceto máquinas de costura.	
8453.10	- Máquinas e aparelhos para preparar, curtir ou trabalhar couros ou peles	
8453.10.10	Máquinas para dividir couros com largura útil inferior ou igual a 3.000 mm, com lâmina sem fim, com controle eletrônico programável	0

8453.10.90	Outros	0
8453.20.00	- Máquinas e aparelhos para fabricar ou consertar calçados	0
8453.80.00	- Outras máquinas e aparelhos	0
8453.90.00	- Partes	0
84.54	Conversores, cadinhos ou colheres de fundição, lingoteiras e máquinas de vaziar (moldar), para metalurgia, aciaria ou fundição.	
8454.10.00	- Conversores	0
8454.20	- Lingoteiras e cadinhos ou colheres de fundição	
8454.20.10	Lingoteiras	0
8454.20.90	Outras	0
8454.30	- Máquinas de vaziar (moldar)	
8454.30.10	Sob pressão	0
8454.30.20	Por centrifugação	0
8454.30.90	Outras	0
8454.90	- Partes	
8454.90.10	De máquinas de vaziar (moldar) por centrifugação	5
8454.90.90	Outras	0
84.55	Laminadores de metais e seus cilindros.	
8455.10.00	- Laminadores de tubos	0
8455.2	- Outros laminadores:	
8455.21	-- Laminadores a quente e laminadores combinados a quente e a frio	
8455.21.10	De cilindros lisos	0
8455.21.90	Outros	0
8455.22	-- Laminadores a frio	
8455.22.10	De cilindros lisos	0
8455.22.90	Outros	0
8455.30	- Cilindros de laminadores	
8455.30.10	Fundidos, de aço ou ferro fundido nodular	0
8455.30.20	Forjados, de aço de corte rápido, com um teor, em peso, de carbono superior ou igual a 0,80 % e inferior ou igual a 0,90 %, de cromo superior ou igual a 3,50 % e inferior ou igual a 4 %, de vanádio superior ou igual a 1,60 % e inferior ou igual a 2,30 %, de molibdênio inferior ou igual a 8,50 % e de tungstênio (volfrâmio) inferior ou igual a 7 %	0
8455.30.90	Outros	0
8455.90.00	- Outras partes	5
84.56	Máquinas-ferramentas que trabalhem por eliminação de qualquer matéria, que operem por laser ou por outro feixe de luz ou de fótons, por ultrassom, por eletroerosão, por processos eletroquímicos, por feixes de elétrons, por feixes iônicos ou por jato de plasma; máquinas de corte a jato de água.	
8456.10	- Que operem por laser ou por outro feixe de luz ou de fótons	
8456.10.1	De comando numérico	
8456.10.11	Para corte de chapas metálicas de espessura superior a 8 mm	0
8456.10.19	Outras	0
8456.10.90	Outras	0
8456.20	- Que operem por ultrassom	
8456.20.10	De comando numérico	0
8456.20.90	Outras	0
8456.30	- Que operem por eletroerosão	
8456.30.1	De comando numérico	
8456.30.11	Para texturizar superfícies cilíndricas	0
8456.30.19	Outras	0
8456.30.90	Outras	0
8456.90.00	- Outras	0
84.57	Centros de usinagem, máquinas de sistema monostático (single station) e máquinas de estações múltiplas, para trabalhar metais.	

8457.10.00	- Centros de usinagem	0
8457.20	- Máquinas de sistema monostático (<i>single station</i>)	
8457.20.10	De comando numérico	0
8457.20.90	Outras	0
8457.30	- Máquinas de estações múltiplas	
8457.30.10	De comando numérico	0
8457.30.90	Outras	0
84.58	Tornos (incluindo os centros de torneamento) para metais.	
8458.1	- Tornos horizontais:	
8458.11	-- De comando numérico	
8458.11.10	Revólver	0
8458.11.9	Outros	
8458.11.91	De 6 ou mais fusos porta-peças	0
8458.11.99	Outros	0
8458.19	-- Outros	
8458.19.10	Revólver	0
8458.19.90	Outros	0
8458.9	- Outros tornos:	
8458.91.00	-- De comando numérico	0
8458.99.00	-- Outros	0
84.59	Máquinas-ferramentas (incluindo as unidades com cabeça deslizante) para furar, mandrilar, fresar, roscar interior ou exteriormente metais, por eliminação de matéria, exceto os tornos (incluindo os centros de torneamento) da posição 84.58.	
8459.10.00	- Unidades com cabeça deslizante	0
8459.2	- Outras máquinas para furar:	
8459.21	-- De comando numérico	
8459.21.10	Radiais	0
8459.21.9	Outras	
8459.21.91	De mais de um cabeçote mono ou multifuso	0
8459.21.99	Outras	0
8459.29.00	-- Outras	0
8459.3	- Outras mandriladoras-fresadoras:	
8459.31.00	-- De comando numérico	0
8459.39.00	-- Outras	0
8459.40.00	- Outras máquinas para mandrilar	0
8459.5	- Máquinas para fresar, de console:	
8459.51.00	-- De comando numérico	0
8459.59.00	-- Outras	0
8459.6	- Outras máquinas para fresar:	
8459.61.00	-- De comando numérico	0
8459.69.00	-- Outras	0
8459.70.00	- Outras máquinas para roscar interior ou exteriormente	0
84.60	Máquinas-ferramentas para rebarbar, afiar, amolar, retificar, brunir, polir ou realizar outras operações de acabamento em metais ou ceramais (<i>cermets</i>) por meio de mós, de abrasivos ou de produtos polidores, exceto as máquinas de cortar ou acabar engrenagens da posição 84.61.	
8460.1	- Máquinas para retificar superfícies planas, cujo posicionamento sobre qualquer dos eixos pode ser estabelecido com precisão de pelo menos 0,01 mm:	
8460.11.00	-- De comando numérico	0
8460.19.00	-- Outras	0
8460.2	- Outras máquinas para retificar, cujo posicionamento sobre qualquer dos eixos pode ser estabelecido com precisão de pelo menos 0,01 mm:	
8460.21.00	-- De comando numérico	0
8460.29.00	-- Outras	0
8460.3	- Máquinas para afiar:	

8460.31.00	-- De comando numérico	0
8460.39.00	-- Outras	0
8460.40	- Máquinas para brunir	
8460.40.1	De comando numérico	
8460.40.11	Brunidoras para cilindros de diâmetro inferior ou igual a 312 mm	0
8460.40.19	Outras	0
8460.40.9	Outras	
8460.40.91	Brunidoras para cilindros de diâmetro inferior ou igual a 312 mm	0
8460.40.99	Outras	0
8460.90	- Outras	
8460.90.1	De comando numérico	
8460.90.11	De polir, com cinco ou mais cabeças e porta -peças rotativo	0
8460.90.12	De esmerilhar, com duas ou mais cabeças e porta-peças rotativo	0
8460.90.19	Outras	0
8460.90.90	Outras	0
84.61	Máquinas-ferramentas para aplainar, plainas-limadoras, máquinas-ferramentas para escatelar, brochar, cortar ou acabar engrenagens, serrar, seccionar e outras máquinas-ferramentas que trabalhem por eliminação de metal ou de ceramais (cermets), não especificadas nem compreendidas noutras posições.	
8461.20	- Plainas-limadoras e máquinas para escatelar	
8461.20.10	Para escatelar	0
8461.20.90	Outras	0
8461.30	- Máquinas para brochar	
8461.30.10	De comando numérico	0
8461.30.90	Outras	0
8461.40	- Máquinas para cortar ou acabar engrenagens	
8461.40.10	De comando numérico	0
8461.40.9	Outras	
8461.40.91	Redondeadoras de dentes	0
8461.40.99	Outras	0
8461.50	- Máquinas para serrar ou seccionar	
8461.50.10	De fitas sem fim	0
8461.50.20	Circulares	0
8461.50.90	Outras	0
8461.90	- Outras	
8461.90.10	De comando numérico	0
8461.90.90	Outras	0
84.62	Máquinas-ferramentas (incluindo as prensas) para forjar ou estampar, martelos, martelos-pilões e martinets, para trabalhar metais; máquinas-ferramentas (incluindo as prensas) para enrolar, arquear, dobrar, endireitar, aplanar, cisalhar, puncionar ou chanfrar metais; prensas para trabalhar metais ou carbonetos metálicos, não especificadas acima.	
8462.10	- Máquinas (incluindo as prensas) para forjar ou estampar, martelos, martelos-pilões e martinets	
8462.10.1	De comando numérico	
8462.10.11	Máquinas para estampar	0
8462.10.19	Outras	0
8462.10.90	Outras	0
8462.2	- Máquinas (incluindo as prensas) para enrolar, arquear, dobrar, endireitar ou aplanar:	
8462.21.00	-- De comando numérico	0
8462.29.00	-- Outras	0
8462.3	- Máquinas (incluindo as prensas) para cisalhar, exceto as máquinas combinadas de puncionar e cisalhar:	
8462.31.00	-- De comando numérico	0
8462.39	-- Outras	
8462.39.10	Tipo guilhotina	0

8462.39.90	Outras	0
8462.4	- Máquinas (incluindo as prensas) para puncionar ou para chanfrar, incluindo as máquinas combinadas de puncionar e cisalhar:	
8462.41.00	-- De comando numérico	0
8462.49.00	-- Outras	0
8462.9	- Outras:	
8462.91	-- Prensas hidráulicas	
8462.91.1	De capacidade igual ou inferior a 35.000 kN	
8462.91.11	Para moldagem de pós metálicos por sinterização	0
8462.91.19	Outras	0
8462.91.9	Outras	
8462.91.91	Para moldagem de pós metálicos por sinterização	0
8462.91.99	Outros	0
8462.99	-- Outras	
8462.99.10	Prensas para moldagem de pós metálicos por sinterização	0
8462.99.20	Prensas para extrusão	0
8462.99.90	Outras	0
84.63	Outras máquinas-ferramentas para trabalhar metais ou ceramais (cermets), que trabalhem sem eliminação de matéria.	
8463.10	- Bancas para estirar barras, tubos, perfis, fios ou semelhantes	
8463.10.10	Para estirar tubos	0
8463.10.90	Outros	0
8463.20	- Máquinas para fazer roscas internas ou externas por laminagem	
8463.20.10	De comando numérico	0
8463.20.9	Outras	
8463.20.91	De pente plano, com capacidade de produção superior ou igual a 160 unidades por minuto, de diâmetro de rosca compreendido entre 3 mm e 10 mm	0
8463.20.99	Outras	0
8463.30.00	- Máquinas para trabalhar arames e fios de metal	0
8463.90	- Outras	
8463.90.10	De comando numérico	0
8463.90.90	Outras	0
84.64	Máquinas-ferramentas para trabalhar pedra, produtos cerâmicos, concreto, fibrocimento ou matérias minerais semelhantes, ou para o trabalho a frio do vidro.	
8464.10.00	- Máquinas para serrar	0
8464.20	- Máquinas para esmerilar ou polir	
8464.20.10	Para vidro	0
8464.20.2	Para cerâmica	
8464.20.21	De polir placas, para pavimentação ou revestimento, com oito ou mais cabeças	0
8464.20.29	Outras	0
8464.20.90	Outras	0
8464.90	- Outras	
8464.90.1	Para vidro	
8464.90.11	De comando numérico, para retificar, fresar e perfurar	0
8464.90.19	Outras	0
8464.90.90	Outras	0
84.65	Máquinas-ferramentas (incluindo as máquinas para pregar, grampear, colar ou reunir por qualquer outro modo) para trabalhar madeira, cortiça, osso, borracha endurecida, plásticos duros ou matérias duras semelhantes.	
8465.10.00	- Máquinas-ferramentas capazes de efetuar diferentes tipos de operações sem troca de ferramentas	0
8465.9	- Outras:	
8465.91	-- Máquinas de serrar	
8465.91.10	De fita sem fim	0
8465.91.20	Circulares	0

8465.91.90	Outras	0
8465.92	-- Máquinas para desbastar ou aplainar; máquinas para fresar ou moldurar	
8465.92.1	De comando numérico	
8465.92.11	Fresadoras	0
8465.92.19	Outras	0
8465.92.90	Outras	0
8465.93	-- Máquinas para esmerilar, lixar ou polir	
8465.93.10	Lixadeiras	0
8465.93.90	Outras	0
8465.94.00	-- Máquinas para arquear ou reunir	0
8465.95	-- Máquinas para furar ou escatelar	
8465.95.1	De comando numérico	
8465.95.11	Para furar	0
8465.95.12	Para escatelar	0
8465.95.9	Outras	
8465.95.91	Para furar	0
8465.95.92	Para escatelar	0
8465.96.00	-- Máquinas para fender, seccionar ou desenrolar	0
8465.99.00	-- Outras	0
84.66	Partes e acessórios reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinados às máquinas das posições 84.56 a 84.65, incluindo os porta-peças e porta-ferramentas, as fieiras de abertura automática, os dispositivos divisores e outros dispositivos especiais, para máquinas-ferramentas; porta-ferramentas para ferramentas manuais de todos os tipos.	
8466.10.00	- Porta-ferramentas e fieiras de abertura automática	0
8466.20	- Porta-peças	
8466.20.10	Para tornos	0
8466.20.90	Outros	0
8466.30.00	- Dispositivos divisores e outros dispositivos especiais, para máquinas-ferramentas	0
8466.9	- Outros:	
8466.91.00	-- Para máquinas da posição 84.64	0
8466.92.00	-- Para máquinas da posição 84.65	0
8466.93	-- Para máquinas das posições 84.56 a 84.61	
8466.93.1	Para máquinas da posição 84.56	
8466.93.11	Para máquinas da subposição 8456.20	5
8466.93.19	Outras	0
8466.93.20	Para máquinas da posição 84.57	0
8466.93.30	Para máquinas da posição 84.58	0
8466.93.40	Para máquinas da posição 84.59	0
8466.93.50	Para máquinas da posição 84.60	0
8466.93.60	Para máquinas da posição 84.61	0
8466.94	-- Para máquinas das posições 84.62 ou 84.63	
8466.94.10	Para máquinas da subposição 8462.10	0
8466.94.20	Para máquinas das subposições 8462.21 ou 8462.29	0
8466.94.30	Para prensas para extrusão	0
8466.94.90	Outras	0
84.67	Ferramentas pneumáticas, hidráulicas ou com motor (elétrico ou não elétrico) incorporado, de uso manual.	
8467.1	- Pneumáticas:	
8467.11	-- Rotativas (mesmo com sistema de percussão)	
8467.11.10	Furadeiras	5
8467.11.90	Outras	5
8467.19.00	-- Outras	5
8467.2	- Com motor elétrico incorporado:	
8467.21.00	-- Furadeiras de todos os tipos, incluindo as perfuratrizes rotativas	8
8467.22.00	-- Serras	8

8467.29	-- Outras	
8467.29.10	Tesouras	8
8467.29.9	Outras	
8467.29.91	Cortadoras de tecidos	8
8467.29.92	Parafusadeiras e rosqueadeiras	8
8467.29.93	Martelos	8
8467.29.99	Outras	8
8467.8	- Outras ferramentas:	
8467.81.00	-- Serras de corrente	8
8467.89.00	-- Outras	8
8467.9	- Partes:	
8467.91.00	-- De serras de corrente	8
8467.92.00	-- De ferramentas pneumáticas	8
8467.99.00	-- Outras	8
84.68	Máquinas e aparelhos para soldar, mesmo de corte, exceto os da posição 85.15; máquinas e aparelhos a gás, para têmpera superficial.	
8468.10.00	- Maçaricos de uso manual	5
8468.20.00	- Outras máquinas e aparelhos a gás	0
8468.80	- Outras máquinas e aparelhos	
8468.80.10	Para soldar por fricção	0
8468.80.90	Outras	0
8468.90	- Partes	
8468.90.10	De maçaricos de uso manual	5
8468.90.20	De máquinas ou aparelhos para soldar por fricção	5
8468.90.90	Outras	5
8469.00	Máquinas de escrever, exceto as impressoras da posição 84.43; máquinas de tratamento de textos.	
8469.00.10	Máquinas de tratamento de textos	20
8469.00.2	Máquinas de escrever automáticas	
8469.00.21	Eletrônicas, com velocidade de impressão inferior ou igual a 40 caracteres por segundo	20
8469.00.29	Outras	20
8469.00.3	Outras máquinas de escrever	
8469.00.31	De estenotipar, de peso não superior a 12 kg, excluindo o estojo, não elétricas	20
8469.00.39	Outras	20
	Ex 01 – Em Braille	0
84.70	Máquinas de calcular e máquinas de bolso que permitam gravar, reproduzir e visualizar informações, com função de cálculo incorporada; máquinas de contabilidade, máquinas de franquear, de emitir bilhetes e máquinas semelhantes, com dispositivo de cálculo incorporado; caixas registradoras.	
8470.10.00	- Calculadoras eletrônicas capazes de funcionar sem fonte externa de energia elétrica e máquinas de bolso com função de cálculo incorporada que permitam gravar, reproduzir e visualizar informações	15
	Ex 01 - Calculadora equipada com sintetizador de voz	0
8470.2	- Outras máquinas de calcular, eletrônicas:	
8470.21.00	-- Com dispositivo impressor incorporado	15
8470.29.00	-- Outras	15
8470.30.00	- Outras máquinas de calcular	15
8470.50	- Caixas registradoras	
8470.50.1	Eletrônicas	
8470.50.11	Com capacidade de comunicação bidirecional com computadores ou outras máquinas digitais	15
8470.50.19	Outras	15
8470.50.90	Outras	15
8470.90	- Outras	
8470.90.10	Máquinas de franquear correspondência	15

8470.90.90	Outras	15
84.71	Máquinas automáticas para processamento de dados e suas unidades; leitores magnéticos ou ópticos, máquinas para registrar dados em suporte sob forma codificada, e máquinas para processamento desses dados, não especificadas nem compreendidas noutras posições.	
8471.30	- Máquinas automáticas para processamento de dados, portáteis, de peso não superior a 10 kg, que contenham pelo menos uma unidade central de processamento, um teclado e uma tela	
8471.30.1	Capazes de funcionar sem fonte externa de energia	
8471.30.11	De peso inferior a 350 g, com teclado alfanumérico de no mínimo 70 teclas e com uma tela de área não superior a 140 cm ²	15
8471.30.12	De peso inferior a 3,5 kg com teclado alfanumérico de no mínimo 70 teclas e com uma tela de área superior a 140 cm ² e inferior a 560 cm ²	15
8471.30.19	Outras	15
8471.30.90	Outras	15
8471.4	- Outras máquinas automáticas para processamento de dados:	
8471.41	-- Que contenham, no mesmo corpo, pelo menos uma unidade central de processamento e, mesmo combinadas, uma unidade de entrada e uma unidade de saída	
8471.41.10	De peso inferior a 750 g, sem teclado, com reconhecimento de escrita, entrada de dados e de comandos por meio de uma tela de área inferior a 280 cm ²	15
8471.41.90	Outras	15
8471.49.00	-- Outras, apresentadas sob a forma de sistemas	15
8471.50	- Unidades de processamento, exceto as das subposições 8471.41 ou 8471.49, podendo conter, no mesmo corpo, um ou dois dos seguintes tipos de unidades: unidade de memória, unidade de entrada e unidade de saída	
8471.50.10	De pequena capacidade, baseadas em microprocessadores, com capacidade de instalação, dentro do mesmo gabinete, de unidades de memória da subposição 8471.70, podendo conter múltiplos conectores de expansão (slots), e valor FOB inferior ou igual a US\$ 12.500,00, por unidade	15
8471.50.20	De média capacidade, podendo conter no máximo uma unidade de entrada e outra de saída da subposição 8471.60, com capacidade de instalação, dentro do mesmo gabinete, de unidades de memória da subposição 8471.70, podendo conter múltiplos conectores de expansão (slots), e valor FOB superior a US\$ 12.500,00 e inferior ou igual a US\$ 46.000,00, por unidade	15
8471.50.30	De grande capacidade, podendo conter no máximo uma unidade de entrada e outra de saída da subposição 8471.60, com capacidade de instalação interna, ou em módulos separados do gabinete do processador central, de unidades de memória da subposição 8471.70, e valor FOB superior a US\$ 46.000,00 e inferior ou igual a US\$ 100.000,00, por unidade	15
8471.50.40	De muito grande capacidade, podendo conter no máximo uma unidade de entrada e outra de saída da subposição 8471.60, com capacidade de instalação interna, ou em módulos separados do gabinete do processador central, de unidades de memória da subposição 8471.70, e valor FOB superior a US\$ 100.000,00, por unidade	15
8471.50.90	Outras	15
8471.60	- Unidades de entrada ou de saída, podendo conter, no mesmo corpo, unidades de memória	
8471.60.5	Unidades de entrada	
8471.60.52	Teclados	15
	Ex 01 - Com colmeia	0
8471.60.53	Indicadores ou apontadores (<i>mouse</i> e <i>track-ball</i> , por exemplo)	15
	Ex 01 - Indicador ou apontador (<i>mouse</i>) com entrada para acionador	0
	Ex 02 - Acionador de pressão	0
8471.60.54	Mesas digitalizadoras	15
8471.60.59	Outras	15
8471.60.6	Aparelhos terminais que tenham, pelo menos, uma unidade de entrada por teclado alfanumérico e uma unidade de saída por vídeo (terminais de vídeo)	
8471.60.61	Com unidade de saída por vídeo monocromático	15
8471.60.62	Com unidade de saída por vídeo policromático	15
8471.60.80	Terminais de auto-atendimento bancário	15
8471.60.90	Outras	15
	Ex 01 - Linha Braille	0

8471.70	- Unidades de memória	
8471.70.1	Unidades de discos magnéticos	
8471.70.11	Para discos flexíveis	10
8471.70.12	Para discos rígidos, com um só conjunto cabeça-disco (HDA - <i>Head Disk Assembly</i>)	10
8471.70.19	Outras	15
8471.70.2	Unidades de discos para leitura ou gravação de dados por meios ópticos (unidade de disco óptico)	
8471.70.21	Exclusivamente para leitura	10
8471.70.29	Outras	10
8471.70.3	Unidades de fitas magnéticas	
8471.70.32	Para cartuchos	15
8471.70.33	Para cassetes	15
8471.70.39	Outras	15
8471.70.90	Outras	15
8471.80.00	- Outras unidades de máquinas automáticas para processamento de dados	15
8471.90	- Outros	
8471.90.1	Leitores ou gravadores	
8471.90.11	De cartões magnéticos	15
8471.90.12	Leitores de códigos de barras	15
8471.90.13	Leitores de caracteres magnetizáveis	15
8471.90.14	Digitalizadores de imagens (<i>scanners</i>)	15
	Ex 01 - Equipados com sintetizador de voz	0
8471.90.19	Outros	15
8471.90.90	Outros	15
84.72	Outras máquinas e aparelhos de escritório (por exemplo, duplicadores hectográficos ou a estêncil, máquinas para imprimir endereços, distribuidores automáticos de papéis-moeda, máquinas para selecionar, contar ou empacotar moedas, máquinas para apontar lápis, perfuradores ou grampeadores).	
8472.10.00	- Duplicadores	20
	Ex 01 - Duplicador Braille	0
8472.30	- Máquinas para selecionar, dobrar, envelopar ou cintar correspondência, máquinas para abrir, fechar ou lacrar correspondência e máquinas para colar ou obliterar selos	
8472.30.10	Máquinas automáticas para obliterar selos postais	20
8472.30.20	Máquinas automáticas para seleção de correspondência por formato e classificação e distribuição da mesma por leitura óptica do código postal	20
8472.30.30	Máquinas automáticas para seleção e distribuição de encomendas, por leitura óptica do código postal	20
8472.30.90	Outras	20
8472.90	- Outros	
8472.90.10	Distribuidores (dispensadores) automáticos de papéis-moeda, incluindo os que efetuam outras operações bancárias	15
8472.90.2	Máquinas do tipo das utilizadas em caixas de banco, com dispositivo para autenticar	
8472.90.21	Eletrônicas, com capacidade de comunicação bidirecional com computadores ou outras máquinas digitais	15
8472.90.29	Outras	15
8472.90.30	Máquinas para selecionar e contar moedas ou papéis-moeda	20
8472.90.40	Máquinas para apontar lápis, perfuradores, grampeadores e desgrampeadores	20
8472.90.5	Classificadoras automáticas de documentos, com leitores ou gravadores do item 8471.90.1 incorporados	
8472.90.51	Com capacidade de classificação superior a 400 documentos por minuto	15
8472.90.59	Outras	15
8472.90.9	Outros	
8472.90.91	Máquinas para imprimir endereços ou para estampar placas de endereços	20
8472.90.99	Outros	20
84.73	Partes e acessórios (exceto estojos, capas e semelhantes) reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinados às máquinas ou aparelhos das posições 84.69 a 84.72.	

8473.10	- Partes e acessórios das máquinas da posição 84.69	
8473.10.10	De máquinas para tratamento de textos	20
8473.10.90	Outros	20
8473.2	- Partes e acessórios das máquinas da posição 84.70:	
8473.21.00	-- Das calculadoras eletrônicas das subposições 8470.10, 8470.21 ou 8470.29	2
8473.29	-- Outros	
8473.29.10	Circuitos impressos com componentes elétricos ou eletrônicos montados, para caixas registradoras	15
8473.29.20	De máquinas da subposição 8470.30	20
8473.29.90	Outros	15
8473.30	- Partes e acessórios das máquinas da posição 84.71	
8473.30.1	Gabinete, com ou sem módulo <i>display</i> numérico, fonte de alimentação incorporada ou ambos	
8473.30.11	Com fonte de alimentação, com ou sem módulo <i>display</i> numérico	10
8473.30.19	Outros	10
8473.30.3	De unidades de discos magnéticos ou de fitas magnéticas, exceto as do item 8473.30.4	
8473.30.31	Conjuntos cabeça-disco (HDA - <i>Head Disk Assembly</i>) de unidades de discos rígidos, montados	10
8473.30.32	Braços posicionadores de cabeças magnéticas	2
8473.30.33	Cabeças magnéticas	2
8473.30.34	Mecanismos bobinadores para unidades de fitas magnéticas (<i>magnetic tape transporter</i>)	10
8473.30.39	Outras	10
8473.30.4	Circuitos impressos com componentes elétricos ou eletrônicos, montados	
8473.30.41	Placas-mãe (<i>mother boards</i>)	15
8473.30.42	Placas (módulos) de memória com uma superfície inferior ou igual a 50 cm ²	15
8473.30.43	Placas de microprocessamento, mesmo com dispositivo de dissipação de calor	2
8473.30.49	Outros	15
8473.30.9	Outros	
8473.30.92	Telas (<i>displays</i>) para máquinas automáticas para processamento de dados, portáteis	2
8473.30.99	Outros	10
8473.40	- Partes e acessórios das máquinas da posição 84.72	
8473.40.10	Circuitos impressos com componentes elétricos ou eletrônicos, montados	15
8473.40.70	Outras partes e acessórios das máquinas do item 8472.90.10 e dos subitens 8472.90.21 ou 8472.90.29	10
8473.40.90	Outros	10
8473.50	- Partes e acessórios que possam ser utilizados indiferentemente com as máquinas ou aparelhos de duas ou mais das posições 84.69 a 84.72	
8473.50.10	Circuitos impressos com componentes elétricos ou eletrônicos, montados	15
8473.50.40	Cabeças magnéticas	5
8473.50.50	Placas (módulos) de memória com uma superfície inferior ou igual a 50 cm ²	15
8473.50.90	Outros	10
84.74	Máquinas e aparelhos para selecionar, peneirar, separar, lavar, esmagar, moer, misturar ou amassar terras, pedras, minérios ou outras substâncias minerais sólidas (incluindo os pós e pastas); máquinas para aglomerar ou moldar combustíveis minerais sólidos, pastas cerâmicas, cimento, gesso ou outras matérias minerais em pó ou em pasta; máquinas para fazer moldes de areia para fundição.	
8474.10.00	- Máquinas e aparelhos para selecionar, peneirar, separar ou lavar	0
8474.20	- Máquinas e aparelhos para esmagar, moer ou pulverizar	
8474.20.10	De bolas	0
8474.20.90	Outros	0
8474.3	- Máquinas e aparelhos para misturar ou amassar:	
8474.31.00	-- Betoneiras e aparelhos para amassar cimento	0
8474.32.00	-- Máquinas para misturar matérias minerais com betume	0
8474.39.00	-- Outros	0
8474.80	- Outras máquinas e aparelhos	
8474.80.10	Para fabricação de moldes de areia para fundição	0
8474.80.90	Outras	0

8474.90.00	- Partes	0
84.75	Máquinas para montagem de lâmpadas, tubos ou válvulas, elétricos ou eletrônicos, ou de lâmpadas de luz relâmpago (flash), que tenham invólucro de vidro; máquinas para fabricação ou trabalho a quente do vidro ou das suas obras.	
8475.10.00	- Máquinas para montagem de lâmpadas, tubos ou válvulas, elétricos ou eletrônicos, ou de lâmpadas de luz relâmpago (flash), que tenham invólucro de vidro	0
8475.2	- Máquinas para fabricação ou trabalho a quente do vidro ou das suas obras:	
8475.21.00	-- Máquinas para fabricação de fibras ópticas e de seus esboços	0
8475.29	-- Outras	
8475.29.10	Para fabricação de recipientes da posição 70.10, exceto ampolas	0
8475.29.90	Outras	0
8475.90.00	- Partes	5
84.76	Máquinas automáticas de venda de produtos (por exemplo, selos, cigarros, alimentos ou bebidas), incluindo as máquinas de trocar dinheiro.	
8476.2	- Máquinas automáticas de venda de bebidas:	
8476.21.00	-- Com dispositivo de aquecimento ou de refrigeração incorporado	18
8476.29.00	-- Outras	18
8476.8	- Outras máquinas:	
8476.81.00	-- Com dispositivo de aquecimento ou de refrigeração incorporado	18
8476.89	-- Outras	
8476.89.10	Máquinas automáticas de venda de selos postais	18
8476.89.90	Outras	18
8476.90.00	- Partes	18
84.77	Máquinas e aparelhos para trabalhar borracha ou plásticos ou para fabricação de produtos dessas matérias, não especificados nem compreendidos noutras posições deste Capítulo.	
8477.10	- Máquinas de moldar por injeção	
8477.10.1	Horizontais, de comando numérico	
8477.10.11	Monocolor, para materiais termoplásticos, com capacidade de injeção inferior ou igual a 5.000 g e força de fechamento inferior ou igual a 12.000 kN	0
8477.10.19	Outras	0
8477.10.2	Outras horizontais	
8477.10.21	Monocolor, para materiais termoplásticos, com capacidade de injeção inferior ou igual a 5.000 g e força de fechamento inferior ou igual a 12.000 kN	0
8477.10.29	Outras	0
8477.10.9	Outras	
8477.10.91	De comando numérico	0
8477.10.99	Outras	0
8477.20	- Extrusoras	
8477.20.10	Para materiais termoplásticos, com diâmetro da rosca inferior ou igual a 300 mm	0
8477.20.90	Outras	0
8477.30	- Máquinas de moldar por insuflação	
8477.30.10	Para fabricação de recipientes termoplásticos de capacidade inferior ou igual a 5 l, com uma produção inferior ou igual a 1.000 unidades por hora, referente a recipiente de 1 l	0
8477.30.90	Outras	0
8477.40	- Máquinas de moldar a vácuo e outras máquinas de termoformar	
8477.40.10	De moldar a vácuo poliestireno expandido (EPS) ou polipropileno expandido (EPP)	0
8477.40.90	Outras	0
8477.5	- Outras máquinas e aparelhos para moldar ou dar forma:	
8477.51.00	-- Para moldar ou recauchutar pneumáticos ou para moldar ou dar forma a câmaras de ar	0
8477.59	-- Outros	
8477.59.1	Prensas	
8477.59.11	Com capacidade inferior ou igual a 30.000 kN	0
8477.59.19	Outras	0
8477.59.90	Outras	0

8477.80	- Outras máquinas e aparelhos	
8477.80.10	Máquina de unir lâminas de borracha entre si ou com tecidos com borracha, para fabricação de pneumáticos	0
8477.80.90	Outras	0
8477.90.00	- Partes	5
84.78	Máquinas e aparelhos para preparar ou transformar tabaco, não especificados nem compreendidos noutras posições deste Capítulo.	
8478.10	- Máquinas e aparelhos	
8478.10.10	Batedoras-separadoras automáticas de talos e folhas	10
8478.10.90	Outros	10
8478.90.00	- Partes	10
84.79	Máquinas e aparelhos mecânicos com função própria, não especificados nem compreendidos noutras posições deste Capítulo.	
8479.10	- Máquinas e aparelhos para obras públicas, construção civil ou trabalhos semelhantes	
8479.10.10	Automotrizes para espalhar e calcar pisos (pavimentos) betuminosos	0
8479.10.90	Outros	0
8479.20.00	- Máquinas e aparelhos para extração ou preparação de óleos ou gorduras vegetais fixos ou de óleos ou gorduras animais	0
8479.30.00	- Pressas para fabricação de painéis de partículas, de fibras de madeira ou de outras matérias lenhosas, e outras máquinas e aparelhos para tratamento de madeira ou de cortiça	0
8479.40.00	- Máquinas para fabricação de cordas ou cabos	0
8479.50.00	- Robôs industriais, não especificados nem compreendidos noutras posições	0
8479.60.00	- Aparelhos de evaporação para arrefecimento do ar	0
8479.7	- Pontes de embarque para passageiros:	
8479.71.00	-- Dos tipos utilizados em aeroportos	0
8479.79.00	-- Outras	0
8479.8	- Outras máquinas e aparelhos:	
8479.81	-- Para tratamento de metais, incluindo as bobinadoras para enrolamentos elétricos	
8479.81.10	Diferenciadores das tensões de tração de entrada e saída da chapa, em instalações de galvanoplastia	0
8479.81.90	Outros	0
8479.82	-- Para misturar, amassar, esmagar, moer, separar, peneirar, homogeneizar, emulsionar ou agitar	
8479.82.10	Misturadores	0
8479.82.90	Outras	0
8479.89	-- Outros	
8479.89.1	Pressas; distribuidores e doseadores de sólidos ou de líquidos	
8479.89.11	Pressas	0
8479.89.12	Distribuidores e doseadores de sólidos ou de líquidos	0
8479.89.2	Máquinas e aparelhos para cestaria ou espartaria; máquinas e aparelhos para fabricação de pincéis, brochas e escovas	
8479.89.21	Máquinas e aparelhos para cestaria ou espartaria	0
8479.89.22	Máquinas e aparelhos para fabricação de pincéis, brochas ou escovas	0
8479.89.3	Limpadores de pára-brisas elétricos e acumuladores hidráulicos, para aeronaves	
8479.89.31	Limpadores de pára-brisas	5
8479.89.32	Acumuladores	5
8479.89.40	Silos metálicos para cereais, fixos (não transportáveis), incluindo as baterias, com mecanismos elevadores ou extratores incorporados	0
8479.89.9	Outros	
8479.89.91	Aparelhos para limpar peças por ultrassom	0
8479.89.92	Máquinas de leme para embarcações	5
8479.89.99	Outros	0
8479.90	- Partes	
8479.90.10	De limpadores de pára-brisas elétricos ou de acumuladores hidráulicos para aeronaves	5
8479.90.90	Outras	0

84.80	Caixas de fundição; placas de fundo para moldes; modelos para moldes; moldes para metais (exceto lingoteiras), carbonetos metálicos, vidro, matérias minerais, borracha ou plásticos.	
8480.10.00	- Caixas de fundição	0
8480.20.00	- Placas de fundo para moldes	0
8480.30.00	- Modelos para moldes	0
8480.4	- Moldes para metais ou carbonetos metálicos:	
8480.41.00	-- Para moldagem por injeção ou por compressão	0
8480.49	-- Outros	
8480.49.10	Coquilhas	0
8480.49.90	Outros	0
8480.50.00	- Moldes para vidro	0
8480.60.00	- Moldes para matérias minerais	0
8480.7	- Moldes para borracha ou plásticos:	
8480.71.00	-- Para moldagem por injeção ou por compressão	0
8480.79.00	-- Outros	0
84.81	Torneiras, válvulas (incluindo as redutoras de pressão e as termostáticas) e dispositivos semelhantes, para canalizações, caldeiras, reservatórios, cubas e outros recipientes.	
8481.10.00	- Válvulas redutoras de pressão	0
8481.20	- Válvulas para transmissões óleo-hidráulicas ou pneumáticas	
8481.20.1	Rotativas, de caixas de direção hidráulica	
8481.20.11	Com pinhão	5
8481.20.19	Outras	5
8481.20.90	Outras	0
8481.30.00	- Válvulas de retenção	0
8481.40.00	- Válvulas de segurança ou de alívio	0
8481.80	- Outros dispositivos	
8481.80.1	Dos tipos utilizados em banheiros ou cozinhas	
8481.80.11	Válvulas para escoamento	0
8481.80.19	Outros	0
8481.80.2	Dos tipos utilizados em refrigeração	
8481.80.21	Válvulas de expansão termostáticas ou pressostáticas	0
8481.80.29	Outros	0
	Ex 01 - Do tipo gaveta ou do tipo esfera, de ferro ou aço ou de cobre e suas ligas; e do tipo globo, do tipo borboleta, do tipo agulha ou do tipo diafragma, de ferro ou aço	5
8481.80.3	Dos tipos utilizados em equipamentos a gás	
8481.80.31	Com uma pressão de trabalho inferior ou igual a 50 mbar e dispositivo de segurança termoeletrônico incorporado, dos tipos utilizados em aparelhos domésticos	4
8481.80.39	Outros	4
8481.80.9	Outros	
8481.80.91	Válvulas tipo aerossol	12
8481.80.92	Válvulas solenóides	0
8481.80.93	Válvulas tipo gaveta	0
8481.80.94	Válvulas tipo globo	0
8481.80.95	Válvulas tipo esfera	0
8481.80.96	Válvulas tipo macho	0
8481.80.97	Válvulas tipo borboleta	0
8481.80.99	Outros	5
8481.90	- Partes	
8481.90.10	De válvulas tipo aerossol ou dos dispositivos do item 8481.80.1	12
	Ex 01 - Dos dispositivos do item 8481.80.1 (criado pelo Decreto nº 7.879, de 27 de dezembro de 2012)	0
8481.90.90	Outras	0
84.82	Rolamentos de esferas, de roletes ou de agulhas.	
8482.10	- Rolamentos de esferas	
8482.10.10	De carga radial	12

8482.10.90	Outros	12
8482.20	- Rolamentos de roletes cônicos, incluindo os conjuntos constituídos por cones e roletes cônicos	
8482.20.10	De carga radial	12
8482.20.90	Outros	12
8482.30.00	- Rolamentos de roletes em forma de tonel	12
8482.40.00	- Rolamentos de agulhas	12
8482.50	- Rolamentos de roletes cilíndricos	
8482.50.10	De carga radial	12
8482.50.90	Outros	12
8482.80.00	- Outros, incluindo os rolamentos combinados	12
8482.9	- Partes:	
8482.91	-- Esferas, roletes e agulhas	
8482.91.1	Esferas de aço calibradas	
8482.91.11	Para carga de canetas esferográficas	12
8482.91.19	Outras	12
8482.91.20	Roletes cilíndricos	12
8482.91.30	Roletes cônicos	12
8482.91.90	Outros	12
8482.99	-- Outras	
8482.99.10	Selos, capas e porta-esferas de aço	12
8482.99.90	Outras	12
84.83	Árvores de transmissão (incluindo as árvores de cames e virabrequins) e manivelas; mancais (chumaceiras) e "bronzes"; engrenagens e rodas de fricção; eixos de esferas ou de roletes; redutores, multiplicadores, caixas de transmissão e variadores de velocidade, incluindo os conversores de torque; volantes e polias, incluindo as polias para cadernais; embreagens e dispositivos de acoplamento, incluindo as juntas de articulação.	
8483.10	- Árvores de transmissão (incluindo as árvores de cames e virabrequins) e manivelas	
8483.10.1	Virabrequins	
8483.10.11	Forjados, de peso superior ou igual a 900 kg e comprimento superior ou igual a 2.000 mm	0
	Ex 01 - Para motores de ignição por compressão de potência igual ou superior a 125HP, próprios para ônibus ou caminhões	0
8483.10.19	Outros	0
	Ex 01 - Para motores de ignição por compressão de potência igual ou superior a 125HP, próprios para ônibus ou caminhões	4
8483.10.20	Árvores de cames para comando de válvulas	0
8483.10.30	Veios flexíveis	0
8483.10.40	Manivelas	0
8483.10.50	Árvores de transmissão providas de acoplamentos dentados com entalhes de proteção contra sobrecarga, de comprimento superior ou igual a 1500 mm e diâmetro do eixo superior ou igual a 400 mm	12
8483.10.90	Outros	0
8483.20.00	- Mancais (chumaceiras) com rolamentos incorporados	12
8483.30	- Mancais (chumaceiras) sem rolamentos; "bronzes"	
8483.30.10	Montados com "bronzes" de metal antifricção	12
8483.30.2	"Bronzes"	
8483.30.21	Com diâmetro interno superior ou igual a 200 mm	12
8483.30.29	Outros	12
8483.30.90	Outros	12
8483.40	- Engrenagens e rodas de fricção, exceto rodas dentadas simples e outros órgãos elementares de transmissão apresentados separadamente; eixos de esferas ou de roletes; redutores, multiplicadores, caixas de transmissão e variadores de velocidade, incluindo os conversores de torque	
8483.40.10	Redutores, multiplicadores, caixas de transmissão e variadores de velocidade, incluindo os conversores de torque	0
8483.40.90	Outros	0
8483.50	- Volantes e polias, incluindo as polias para cadernais	
8483.50.10	Polias, exceto as de rolamentos reguladoras de tensão	12

8483.50.90	Outras	12
8483.60	- Embreagens e dispositivos de acoplamento, incluindo as juntas de articulação	
8483.60.1	Embreagens	
8483.60.11	De fricção	0
8483.60.19	Outras	0
8483.60.90	Outros	0
8483.90.00	- Rodas dentadas e outros órgãos elementares de transmissão apresentados separadamente; partes	0
84.84	Juntas metaloplásticas; jogos ou sortidos de juntas de composições diferentes, apresentados em bolsas, envelopes ou embalagens semelhantes; juntas de vedação mecânicas.	
8484.10.00	- Juntas metaloplásticas	12
8484.20.00	- Juntas de vedação mecânicas	10
8484.90.00	- Outros	12
84.86	Máquinas e aparelhos dos tipos utilizados exclusiva ou principalmente na fabricação de "esferas" (boules) ou de plaquetas (wafers), de dispositivos semicondutores, de circuitos integrados eletrônicos ou de dispositivos de visualização de tela plana; máquinas e aparelhos especificados na Nota 9 C) do presente Capítulo; partes e acessórios.	
8486.10.00	- Máquinas e aparelhos para a fabricação de "esferas" (boules) ou de plaquetas (wafers)	0
8486.20.00	- Máquinas e aparelhos para a fabricação de dispositivos semicondutores ou de circuitos integrados eletrônicos	0
8486.30.00	- Máquinas e aparelhos para a fabricação de dispositivos de visualização de tela plana	0
8486.40.00	- Máquinas e aparelhos especificados na Nota 9 C) do presente Capítulo	0
8486.90.00	- Partes e acessórios	0
84.87	Partes de máquinas ou de aparelhos, não especificadas nem compreendidas noutras posições do presente Capítulo, que não contenham conexões elétricas, partes isoladas eletricamente, bobinas, contatos nem quaisquer outros elementos com características elétricas.	
8487.10.00	- Hélices para embarcações e suas pás	10
8487.90.00	- Outras	10

PROJETO DE LEI N.º 7.062, DE 2017

(Do Sr. Felipe Bornier)

Cria mecanismos para prevenir e coibir roubos, furtos e assaltos em transportes públicos coletivos

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7667/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga as empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo a contar com sistema de alerta de segurança, com o objetivo de coibir ações criminosas de furtos, roubos e assaltos em transportes públicos coletivos.

Art. 2º. Ficam obrigadas as empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo, que transportam 12 passageiros ou mais, a instalarem sistema de alerta de segurança, definidos por esta Lei.

§1. O sistema de alerta de segurança no transporte público coletivo, deve conter:

I – Letreiro luminoso externo.

II - Mensagem de alerta de segurança visível.

III - Botão de acionamento disponível para o cobrador e/ou motorista.

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

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa coibir o alto índice de roubos, furtos e assaltos em transportes públicos coletivos, garantindo assim, mais segurança aos passageiros e profissionais que atuam no ramo. Além de facilitar o trabalho de autoridades da segurança pública no combate a este tipo de crime.

Pesquisas apontam que demonstrar, por um mecanismo externo e visível, que o veículo está sob ataque pode diminuir a incidência de roubos e assaltos nos coletivos. Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros, milhares de casos ocorrem, diariamente, em todos os estados brasileiros. Em 2016, foram registrados milhões de assaltos em veículos de transporte público e um alto índice de assassinatos, em decorrência dessa prática.

O acionamento do alerta de assalto será feito por meio de um botão de acesso exclusivo do cobrador e do motorista. No momento que for acionado, o letreiro luminoso do veículo informará que o coletivo está sob o controle de assaltantes.

Desta forma, o alerta de segurança poderá ser percebido não só pela população, mas também por autoridades que terão condições de contornarem a situação com maior agilidade e, se for o caso, prestar o socorro necessário às vítimas.

O projeto proposto não fere as normas de trânsito existentes no nosso ordenamento, ao contrário, tem a premissa de garantir mais segurança à população.

A medida é ainda plenamente adaptável e pode ser implementada de forma rápida e com baixo custo, considerando que já existem letreiros sinalizadores em todos os veículos de transportes coletivos.

Por essas razões, peço o apoio dos nobres parlamentares para aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 08 de março de 2017.

Deputado **FELIPE BORNIER**
PROS/RJ

PROJETO DE LEI N.º 7.231, DE 2017

(Do Sr. Cabo Sabino)

Determina que os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, dotados de plataforma elevatória veicular, ficarão impedidos de transitar, em caso de não funcionamento do referido equipamento

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-6438/2016.

EM RAZÃO DA APENSAÇÃO, REVEJO O DESPACHO DE DISTRIBUIÇÃO APOSTO AO PROJETO DE LEI N. 879/03, AO QUAL SE ENCONTRA APENSADO O PROJETO DE LEI N. 6.438/16 PARA INCLUIR A COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO QUE DEVERÁ SE PRONUNCIAR QUANTO AO MÉRITO E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA, DEVENDO, NO ENTANTO, PERMANECER PRONTO PARA A ORDEM DO DIA.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, dotados de plataforma elevatória veicular, ficarão impedidos de transitar, em caso de não funcionamento do referido equipamento.

Art. 2º Os veículos de transporte coletivo que não dispuserem de plataforma elevatória veicular, terão o prazo de 365(trezentos e sessenta e cinco) dias para serem adaptados, a contar da promulgação desta lei.

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará a empresa infratora.

I - Recolhimento imediato do veículo, com proibição de circular até a satisfação da exigência;

II - Multa de até 50 vezes o salário mínimo;

III - proibição de participar de licitação para prestação serviço de transporte coletivo

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

JUSTIFICAÇÃO

Embora represente um avanço considerável na garantia dos direitos das pessoas com deficiência, a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui o Estatuto da Pessoa com Deficiência, não incorporou maiores detalhes no

Capítulo X, dedicado ao direito ao transporte e à mobilidade. Em relação ao transporte coletivo, os dispositivos são de caráter geral, como preceituam o art. 24, XIV e § 1º, da Constituição Federal, para matérias de legislação concorrente entre a União, Estados e o Distrito Federal

A contagem censitária de 2010 revelou que do total de 190 milhões de brasileiros, cerca de 24%, ou 45,6 milhões, apresentavam algum tipo de deficiência. Essa incidência significativa deve balizar políticas públicas de inclusão, na forma de apoios em diferentes áreas, com destaque para o transporte, mediador das atividades produtivas desenvolvidas nas cidades

Este projeto de lei tem por objetivo que todos os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, deverão possuir como único meio de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a plataforma elevatória veicular

Ademais, entendemos que a presente proposição vem ao encontro dos mais nobres anseios de toda a sociedade, pois visa proporcionar as pessoas com deficiência, condições mínimas de transporte para o seu deslocamento de um local para o outro e, assim terá garantido um transporte digno.

Diante da relevância da medida para a inclusão social das pessoas com deficiência, conto com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 28 de março de 2017.

Deputado CABO SABINO

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

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988
PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

CAPÍTULO II
DA UNIÃO
.....

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar

concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015)
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

CAPÍTULO III DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 5, de 1995)

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

LIVRO I PARTE GERAL

TÍTULO II DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO X
DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados.

§ 1º As vagas a que se refere o *caput* deste artigo devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 4º A credencial a que se refere o § 2º deste artigo é vinculada à pessoa com deficiência que possui comprometimento de mobilidade e é válida em todo o território nacional.

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o *caput* deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 49. As empresas de transporte de fretamento e de turismo, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei.

Art. 50. O poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

TÍTULO III DA ACESSIBILIDADE

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.327, DE 2017 (Do Sr. Cabo Sabino)

Acrescenta dispositivos na Lei 9.587, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, dotados de plataforma elevatória veicular

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6438/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos aos arts. 230 e 270 na Lei 9.587, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, dotados de plataforma elevatória veicular:

Art. 2º. O art. 230 da Lei 9.587, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXV.

“Art. 230

XXV – veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, que estiverem sem plataforma elevatória veicular ou com a mesma inoperante.

Infração – gravíssima

Penalidade - multa e apreensão do veículo.

Parágrafo Único – Ficando vedada a liberação do veículo até a devida regularização.

Art. 3º. O art. 270 da Lei 9.587, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo 8º.

“Art. 270

§ 8º – Quando sua destinação for transporte coletivo de passageiros, e este estiver sem plataforma elevatória veicular, ou com a mesma inoperante.

Art. 4º Os veículos de transporte coletivo que não dispuserem de plataforma elevatória veicular, terão o prazo de 365(trezentos e sessenta e cinco) dias para serem adaptados, a contar da promulgação desta lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Embora represente um avanço considerável na garantia dos direitos das pessoas com deficiência, a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui o Estatuto da Pessoa com Deficiência, não incorporou maiores detalhes no Capítulo X, dedicado ao direito ao transporte e à mobilidade. Em relação ao transporte coletivo, os dispositivos são de caráter geral, como preceituam o art. 24, XIV e § 1º, da Constituição Federal, para matérias de legislação concorrente entre a União, Estados e o Distrito Federal.

A contagem censitária de 2010 revelou que do total de 190 milhões de brasileiros, cerca de 24%, ou 45,6 milhões, apresentavam algum tipo de deficiência. Essa incidência significativa deve balizar políticas públicas de inclusão, na forma de apoios em diferentes áreas, com destaque para o transporte, mediador das atividades produtivas desenvolvidas nas cidades.

Este projeto de lei tem por objetivo que todos os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, deverão possuir como único meio de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a plataforma elevatória veicular.

Ademais, entendemos que a presente proposição vem ao encontro dos mais nobres anseios de toda a sociedade, pois visa proporcionar 3 as pessoas com deficiência, condições mínimas de transporte para o seu deslocamento de um local para o outro e, assim terá garantido um transporte digno.

Diante da relevância da medida para a inclusão social das pessoas com deficiência, conto com o apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 05 de abril de 2017.

Deputado CABO SABINO

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988
PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

.....
CAPÍTULO II
DA UNIÃO
.....

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

CAPÍTULO III
DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 5, de 1995\)*](#)

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões

metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

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 XV
DAS INFRAÇÕES**

Art. 230. Conduzir o veículo:

I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;

II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com a cor ou característica alterada;

VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

XIII - com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados;

XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas neste Código;

XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 104;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 136:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas

queimadas:

Infração - média;

Penalidade - multa.

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

XXIV - [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até 600 kg (seiscentos quilogramas) - R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R\$ 53,20 (cinquenta e três

reais e vinte centavos); (Alínea com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;
VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

CAPÍTULO XVII DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se prazo razoável ao condutor para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 7º O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 2º resultará em

recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto no art. 271. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

§ 1º A restituição do veículo removido só ocorrerá mediante prévio pagamento de multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. (Parágrafo único transformado em § 1º, com redação dada pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 2º A liberação do veículo removido é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, na forma transportada, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 4º Os serviços de remoção, depósito e guarda de veículo poderão ser realizados por órgão público, diretamente, ou por particular contratado por licitação pública, sendo o proprietário do veículo o responsável pelo pagamento dos custos desses serviços. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de 10 (dez) dias contado da data da remoção, deverá expedir ao proprietário a notificação prevista no § 5º, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência, e, caso reste frustrada, a notificação poderá ser feita por edital. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa desse de recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 9º Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.160, de 25/8/2015, publicada no DOU de 26/8/2015, em vigor 150 dias após a publicação)

§ 10. O pagamento das despesas de remoção e estada será correspondente ao período integral, contado em dias, em que efetivamente o veículo permanecer em depósito, limitado ao prazo de 6 (seis) meses. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 11. Os custos dos serviços de remoção e estada prestados por particulares poderão ser pagos pelo proprietário diretamente ao contratado. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 12. O disposto no § 11 não afasta a possibilidade de o respectivo ente da Federação estabelecer a cobrança por meio de taxa instituída em lei. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 13. No caso de o proprietário do veículo objeto do recolhimento comprovar, administrativa ou judicialmente, que o recolhimento foi indevido ou que houve abuso no período de retenção em depósito, é da responsabilidade do ente público a devolução das quantias pagas por força deste artigo, segundo os mesmos critérios da devolução de multas indevidas. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

.....
.....

EI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

LIVRO I
PARTE GERAL

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS
.....

.....
CAPÍTULO X
DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE
.....

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.

§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 47. Em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, devem ser reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade, desde que devidamente identificados.

§ 1º As vagas a que se refere o *caput* deste artigo devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, garantida, no mínimo, 1 (uma) vaga devidamente sinalizada e com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

§ 2º Os veículos estacionados nas vagas reservadas devem exibir, em local de ampla visibilidade, a credencial de beneficiário, a ser confeccionada e fornecida pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão suas características e condições de uso.

§ 3º A utilização indevida das vagas de que trata este artigo sujeita os infratores às sanções previstas no inciso XX do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 4º A credencial a que se refere o § 2º deste artigo é vinculada à pessoa com deficiência que possui comprometimento de mobilidade e é válida em todo o território nacional.

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o *caput* deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas

de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 49. As empresas de transporte de fretamento e de turismo, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei.

Art. 50. O poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

TÍTULO III DA ACESSIBILIDADE

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.088, DE 2017 (Do Sr. Altineu Côrtes)

Altera a Lei nº 13.146, de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), para vedar a utilização de cadeira de transbordo no embarque e desembarque de veículos de transportes coletivo

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6438/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o art. 48-A à Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, Estatuto da Pessoa com Deficiência, para vedar a utilização de cadeira de transbordo no embarque e desembarque de veículos de transportes coletivo.

Art. 2º A Lei nº 13.146, de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 48-A:

“Art. 48-A Nos veículos de transporte coletivo rodoviário urbano, intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros fabricados a partir de 01 de julho de 2017, as operações de embarque e desembarque somente podem ocorrer por meio de rampa de acesso, plataforma elevatória ou equipamento com tecnologia equivalente, aprovado pelo órgão de metrologia legal, vedada a utilização da cadeira de transbordo.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

No ano 2000, a Lei nº 10.048 determinou, em seu art. 5º, que os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação daquela Lei deveriam ser planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência. O § 2º do art. 48 da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), por sua vez, estabelece que “são asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas”.

Como se vê, os comandos das leis que tratam da acessibilidade no transporte coletivo são bastante genéricos e exigem apenas que os veículos devem ser acessíveis, sem entrar em maiores minúcias. Os regulamentos técnicos atualmente em vigor é que detalham a questão e vedam a utilização da cadeira de transbordo nas operações de embarque e desembarque, tanto nos veículos coletivos urbanos quanto naqueles utilizados em viagens por rodovias. Nesses casos, devem ser utilizadas as rampas de acesso, as plataformas elevatórias ou equipamentos equivalentes, aprovados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro.

Em que pese o caráter normativo de que se reverterem as citadas normas técnicas, há ainda muitos casos, no vasto território brasileiro, em que o seu cumprimento não está ocorrendo. Há também o problema relacionado à facilidade com que essas normas podem ser alteradas, sem que aja um debate mais abrangente com a sociedade. É o caso, por exemplo, da Portaria nº 269/15, do Inmetro, que adiou de 31.03.16 para 01.07.2017, sem maiores discussões, a data de entrada em vigor da proibição do uso de cadeira de transbordo nos ônibus utilizados no transporte interestadual e internacional de passageiros.

Diante desse cenário, estamos propondo esta proposição, no intento de dar força de lei aos comandos até agora expressos apenas em regulamentos técnicos. Para tanto, nosso projeto veda a utilização da cadeira de transbordo nas operações de embarque e desembarque do transporte coletivo do modal rodoviário e exige que eles ocorram apenas por meio de rampa de acesso, plataforma elevatória ou equipamento com tecnologia equivalente, aprovado pelo órgão de metrologia legal.

Diante de todo o exposto, tendo em vista a relevância do tema para

promover ampla acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida nos veículos de transporte coletivo, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de agosto de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

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 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**LIVRO I
PARTE GERAL**

**TÍTULO II
DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS**

**CAPÍTULO X
DO DIREITO AO TRANSPORTE E À MOBILIDADE**

Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o *caput* deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

§ 2º São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.

§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.

Art. 49. As empresas de transporte de fretamento e de turismo, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei.

LEI Nº 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que
específica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica.

II - no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º.

III - no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

PORTARIA N.º 269, DE 02 DE JUNHO DE 2015.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA - INMETRO, no uso de suas atribuições, conferidas no § 3º do art. 4º da Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973, nos incisos I e IV do art. 3º da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999, e no inciso V do art. 18 da Estrutura Regimental da Autarquia, aprovada pelo Decreto n.º 6.275, de 28 de novembro de 2007;

Considerando a alínea f do item 4.2 do Termo de Referência do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade, aprovado pela Resolução Conmetro n.º 04, de 02 de dezembro de 2002, que outorga ao Inmetro competência para estabelecer diretrizes e critérios para a atividade de avaliação da conformidade;

Considerando a Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985, que torna obrigatória a colocação do Símbolo Internacional de Acesso - SIA em todos os locais e serviços que permitam a sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências;

Considerando o Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo, e a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, e determina a implementação de Programas

de Avaliação da Conformidade para os serviços de transporte coletivo, de forma a garantir a acessibilidade dos veículos em circulação, e de seus equipamentos;

Considerando a Portaria Inmetro n.º 164, de 23 de março de 2015, que aprova os Requisitos de Avaliação da Conformidade (RAC) para Plataformas Elevatórias Veiculares para Veículos com Características Rodoviárias, publicada no Diário Oficial da União de 25 de março de 2015, seção 01, página 60;

Considerando a Portaria Inmetro n.º 152, de 28 de maio de 2009, que aprova o Regulamento de Avaliação da Conformidade para Fabricação de Veículos Acessíveis de Características Rodoviárias para Transporte Coletivo de Passageiros, publicada no Diário Oficial da União de 01 de junho de 2009, seção 01, página 85;

Considerando a Resolução ANTT n.º 3.87, de 01 de agosto de 2012, que estabelece os procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

Considerando a Resolução ANTT n.º 4.323, de 30 de abril de 2014, que altera o art. 19 da Resolução ANTT n.º 3.871/2012;

Considerando a necessidade de promover maior segurança quanto à locomoção e acomodação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros;

Considerando a limitação técnico-operacional da cadeira de transbordo, quando de sua utilização para a locomoção e acomodação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros;

Considerando a necessidade de promover o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros, por meio da plataforma elevatória veicular;

Considerando a existência de outros equipamentos e dispositivos utilizados para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros;

Considerando as expectativas manifestadas pela Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência - SNPD, vinculada à Casa Civil da Presidência da República, quanto à proibição da cadeira de transbordo, à utilização da plataforma elevatória veicular e à possibilidade de utilização de outros equipamentos e dispositivos para promover o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos veículos de características rodoviárias destinados ao transporte coletivo de passageiros, bem como quanto ao estabelecimento de uma data limite para a obrigatoriedade da comercialização de veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros, equipados com plataforma elevatória veicular, resolve baixar as seguintes disposições:

Art. 1º Determinar que, a partir de 31 de março de 2016, ficará proibida a utilização da cadeira de transbordo para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, na comercialização de veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros.

“Art. 1º Determinar que, a partir de 01 de julho de 2017, ficará proibida a utilização da cadeira de transbordo para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, na fabricação de veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros.” (N.R.)

(Alterado Portaria INMETRO número 294- de 28/06/2016)

Art. 2º Determinar que todos os veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros, abrangidos pela Portaria Inmetro nº 152/2009, comercializados a partir de 31 de março de 2016, deverão possuir como único meio de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, a plataforma elevatória veicular certificada por Organismo de Certificação de Produto (OCP), estabelecido no país e acreditado pelo Inmetro.

Parágrafo único. Os ônibus de 02 (dois) andares (doble-deck), que possuem piso baixo, rampa de acesso e acomodação para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no primeiro piso, estão excluídos da necessidade quanto à instalação da plataforma elevatória veicular.

“Art. 2º Determinar que todos os veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros, abrangidos pela Portaria Inmetro n.º 152/2009, fabricados a partir de 01 de julho de 2017, deverão possuir, como único meio de embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, plataforma elevatória veicular devidamente certificada por Organismo de Certificação de Produto (OCP), estabelecido no país e acreditado pelo Inmetro, com posterior registro junto ao Inmetro, em observância ao disposto na Portaria Inmetro n.º 164/2015.

§1º Para os veículos com Peso Bruto Total – PBT inferior ou igual a 12 toneladas fica estabelecido o prazo limite de 01 de julho de 2017 para adequação da fabricação ao requisito de acessibilidade previsto no caput, devendo as plataformas elevatórias veiculares utilizadas na fabricação destes veículos estarem devidamente certificadas por Organismo de Certificação de Produto (OCP), estabelecido no país e acreditado pelo Inmetro, com posterior registro junto ao Inmetro, em observância ao disposto na Portaria Inmetro n.º 164/2015.

§2º Para os ônibus de 02 (dois) andares (doble-deck), que possuem piso baixo, rampa de

acesso e acomodação para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no primeiro piso, fabricados a partir de 01 de julho de 2017, será admitida a utilização de rampa, acoplada ao veículo, com comprimento inferior a 900 mm e largura de 800 mm e ângulo máximo de inclinação da rampa de 15º ou, alternativamente, de rampa removível com comprimento inferior a 900 mm e largura de 800 mm e ângulo máximo de inclinação da rampa de 10º, devendo esta última ser obrigatoriamente transportada no bagageiro do veículo, observando ainda as seguintes condições:

I - o ângulo máximo de inclinação da rampa em relação ao nível do local de embarque, considerando que o mesmo tenha altura de 150 mm em relação ao plano de rolamento, será verificado com o sistema de rebaixamento da suspensão acionado, desde que o mesmo tenha rebaixamento de 90 mm;

II - independentemente do tipo de rampa a ser utilizada, esta deve suportar uma carga de operação de 2.500 N, localizada no centro da rampa de acesso veicular, distribuída sobre uma área de 550 mm x 550 mm;

III - as superfícies da rampa de acesso devem possuir características antiderrapantes, conforme ABNT NBR 15570;

IV - a superfície do assento da poltrona preferencial poderá ter altura máxima de 810 mm em relação ao nível do piso do veículo.” (N.R.)

(Alterado Portaria INMETRO número 294- de 28/06/2016)

PROJETO DE LEI N.º 8.376, DE 2017

(Da Sra. Mariana Carvalho)

Dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança no transporte individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei regulamenta a instalação de câmeras de segurança no transporte individual de passageiros, o sistema de instalação de micro câmera ou câmera de aparelho celular a ser fixada no para-brisa dianteiro do veículo, de forma que não dificultem a dirigibilidade de seu condutor.

Parágrafo único- A instalação de câmeras não será obrigatória, ficando a cargo do motorista sua utilização.

Art. 2º - Os proprietários de veículos de transporte individual de passageiros que adotarem o sistema em seu veículo, devem fixar um selo em local visível, avisando os passageiros sobre o registro de imagem e monitoramento, devendo ter no máximo, três selos por veículo, com dimensão de 10 centímetros cada, sendo um no vidro dianteiro, e um em cada vidro lateral.

Parágrafo único - A despesa com a instalação, equipamento e monitoramento, será de responsabilidade do proprietário do veículo.

Art. 3º O sistema também poderá ser utilizado no transporte escolar, para o acompanhamento dos pais aos seus filhos que contrataram o serviço de transporte escolar.

Art. 4º - O sistema de acionamento, de registro de imagem, ao passageiro que adentrar ao veículo, deve ser automatizado e constante. O aparelho ao ser ligado, acionará o sistema da câmera, pelo tempo programado, para captar as imagens do passageiro que estiver ocupando o veículo.

Art. 5º - As imagens armazenadas serão de responsabilidade da empresa que realiza o monitoramento, e poderão ser disponibilizadas para autoridades policiais, judiciárias ou órgãos públicos, de acordo com a necessidade.

Art. 6º - A empresa responsável por armazenar as imagens em seu servidor, será obrigada a manter os registros por um prazo máximo de 60 dias. Em caso de necessidade, as imagens poderão ser fornecidas aos pais dos alunos, motoristas, órgãos públicos, autoridades policiais ou judiciais

Art. 7º. Esta Lei entra em vigor 30 (trinta) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa regulamentar a instalação de câmeras de segurança nos transportes individuais de passageiros.

A importância para tal medida a ser aplicada, advém do alto número que furtos realizados em transportes individuais de passageiros de forma a aumentar a segurança, tanto dos motoristas quanto dos passageiros.

Um smartphone é colocado em um suporte, próximo ao pára-brisa do veículo. O motorista acionará discretamente um botão ao ligar começar a viagem com o passageiro ou de forma continua a imagem começará a ser gravada. Todas as imagens ficarão armazenadas em uma central de monitoramento.

Caso o motorista venha a ser assaltado, ou até mesmo levarem o seu veículo, ele poderá solicitar a imagem de quem cometeu o crime, facilitando a ação da polícia. Todos os veículos com o sistema de monitoramento terão um selo de identificação no vidro.

Os motoristas que já adotaram a câmera em seus veículos, em mais de 18 meses, não sofreram nenhuma tentativa de assalto nesse período. Além disso, os passageiros que utilizam os meios de transporte monitorados, aprovam a iniciativa, e afirmam que toda a frota das cidades do Brasil deveria possuir esse sistema.

Os motoristas de transporte individual de passageiros necessitam de mais tranquilidade para exercer sua profissão, já que os mesmos trabalham dia e noite para tirar seu sustento e veem todo seu faturamento do dia sendo levado por bandidos que os ameaçam com uma faca ou até mesmo com arma de fogo

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

PROJETO DE LEI N.º 8.387, DE 2017 **(Do Sr. Covatti Filho)**

Obriga as empresas de transporte rodoviário coletivo urbano e de caráter urbano a divulgarem aviso de assalto.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7667/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga as empresas de transporte rodoviário coletivo urbano e semiurbano de passageiros a divulgarem aviso de assalto no letreiro frontal dos veículos, em casos de furto ou roubo.

Art. 2º O art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre mobilidade urbana, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 14.

.....

§ 1º

§ 2º A segurança dos serviços de transporte rodoviário coletivo urbano ou de caráter urbano pressupõe, em casos de furto ou roubo, a divulgação no letreiro frontal dos veículos, do aviso ‘Socorro, assalto’, mediante comando de acesso restrito ao motorista e cobrador” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Assalto a veículos de transporte rodoviário coletivo tornou-se comum, tanto nos centros urbanos quanto nos trechos que interligam cidades próximas, onde o serviço apresenta características de transporte urbano.

A divulgação em tempo real do aviso ‘Socorro, assalto’, no letreiro frontal dos ônibus pode ser feita mediante comando próprio de acesso restrito ao motorista e cobrador. Esse aviso equivale a um pedido de ajuda dos ocupantes à população em geral, na expectativa de receberem o devido apoio da polícia.

De fácil aplicação e baixo custo, o aviso objetiva inibir a ação do malfeitor, promovendo maior segurança para os passageiros, cobrador e motorista.

Considerando possíveis impasses técnicos na aplicação da medida, propomos o intervalo de seis meses para a entrada em vigor da lei que se originar do PL, com vistas às adaptações necessárias dos veículos usados e da adequação de desenho e fabricação dos veículos novos.

Considerando o alcance social da proposta, contamos com o apoio dos nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 24 de agosto de 2017.

Deputado COVATTI FILHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.711, DE 2017

(Do Sr. Heuler Cruvinel)

Dispõe sobre a instalação de Botão de Pânico veículos coletivo em todo território nacional e dá outras providencias

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todo transporte coletivo publico ou privado que circula em território nacional deverá conter dispositivo eletrônico de segurança “Botão de Pânico”.

Paragrafo único. Para efeito desta Lei é considerado transporte coletivo:

I – Ônibus urbano, rural, intermunicipal, interestadual e internacional.

II – Taxi, veículos de aluguel e similares.

Art. 2º Entende-se por dispositivo eletrônico de segurança – Botão de pânico, equipamento eletrônico, acionado manualmente ou não, que capta imagens, sons e coordenadas geográficas que interliga o veiculo de transporte coletivo à central de monitoramento online disponibilizado pelo cessionário, objetivando a obtenção de informação em tempo real, acerca da ocorrência de frustos, roubo ou qualquer outro ilícito ocorrido no interior dos coletivos que envolvam a segurança dos usuários.

§ 1º Ocorrendo qualquer evento estabelecido no caput deste artigo, o condutor do veiculo, de imediato acionará o dispositivo eletrônico de segurança – Botão de Pânico, e automaticamente destravara todas as saídas de emergência e portas.

§ 2º Recebida à comunicação na central de monitoramento esta comunicara o evento às autoridades competentes.

Art. 3º É de inteira responsabilidade da concessionaria a aquisição, instalação e manutenção dos equipamentos necessários para o cumprimento do disposto nos artigos anteriores.

Art. 4º Para efeito desta Lei as infrações serão de maneira modular.

§ 1º Modulo primeiro é o equipamento em pleno funcionamento no

veículo, com comunicação ativa e sem falha com a central de monitoramento.

I – A ausência, mau funcionamento, defeito ou falha de comunicação implicara em multa de dez salários mínimos, independente para responsabilizações cíveis e criminais.

§ 2º Modulo segundo é a central de monitoramento.

I – A ausência, mau funcionamento, defeito ou falha de comunicação implicara em multa de dez salários mínimos, independente para responsabilizações cíveis e criminais.

Art. 5º O poder Público regulamentará esta Lei no prazo de trinta dias, contados de sua publicação, devendo, no mínimo resolver quanto à forma de fiscalização e os procedimentos para a aplicação das notificações, multas.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrario.

JUSTIFICAÇÃO

A escalada de violência em transporte público tem aumentado de forma astronômica, deixando os mais necessitados de transporte coletivo refém do medo e da ausência do estado. Os crimes têm os mais variados módulos; Assaltos, sequestro, roubos, assédios e todo sorte de crime.

A necessidade de combater de frente esta situação é de toda sociedade organizada. O poder legislativo também deve fazer parte deste esforço, por tal propomos o estabelecimento deste diploma legal com o objetivo não só de aumentar o nível de segurança no transporte publico, mas também conceder ao poder judiciário uma norma clara para resultados pontuais e efetiva segurança de toda sociedade.

Isto posto vem aos nobres colegas pedir o apoio necessário para aprovação desta propositura para salvar vidas.

Sala das Sessões, em 27 de setembro de 2017.

Heuler Cruvinel
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 9.414, DE 2017 **(Da Sra. Mariana Carvalho)**

Obriga a instalação da leitura de impressão digital e facial nos meios de transportes públicos coletivos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei obriga os veículos e estações do transporte público coletivo, a adotarem políticas de segurança contra fraude as concessões de benefícios públicos com a instalação de equipamentos de leitura de impressão digital ou facial.

Art. 2º Os veículos e estações do transporte público coletivo deverão conter equipamentos de leitura de impressão digital ou facial (biométricos).

Parágrafo Único. Os usuários de benefícios públicos para utilização dos meios de transporte público coletivo deverão validar por meio do registro de sua impressão digital ou facial ao adentrar no veículo ou estação.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trata-se de Projeto de Lei que visa implementar equipamento de impressão digital ou facial em todos os veículos e estações do transporte público coletivo, objetivando a inibição da prática de fraude com os benefícios concedidos pelo Poder Público.

Acima dos validadores, onde os passageiros passam o cartão, são instaladas câmeras que captam imagens do rosto de quem passa pela catraca. Por meio de um software, elas são comparadas com as fotos cadastradas no sistema.

Diversos Estados, já vem adotando essas medidas para evitar as fraudes e prejuízos que chegam a escala de milhões de reais, com o prejuízo gerado através do empréstimo, venda e uso do cartão por terceiros.

Na primeira semana de experiência do sistema de biometria facial, a tecnologia já apontou o uso irregular de usuários do Passe Livre Estudantil em ônibus que circulam em Brasília.

No projeto, uma câmera seria unida ao validador com o objetivo de comprovar se o dono cartão é quem realmente está o utilizando. O equipamento é capaz de fazer o reconhecimento de 20 pontos do rosto em frações de segundos, tirando de cinco a dez fotos do passageiro. Caso o sistema identifique que o passageiro não é o dono do cartão, o bilhete não será aceito na próxima viagem e o usuário será chamado a prestar explicações.

As fraudes no sistema geram um prejuízo de cerca de R\$ 50 milhões por ano. Alguma das irregularidades mais conhecidas são a venda de créditos e o empréstimo do cartão

O combate a esse tipo de fraude é feito desde o ano passado com o

recadastramento dos estudantes. Agora, a última fase, que dependia da tecnologia, comprovou que de 15% a 20% dos usuários utilizam o benefício de forma irregular

O sistema de biometria também identificará quem tentar passar pela roleta cobrindo o rosto ou olhando para baixo. Quando uma pessoa não é identificada, um alerta é ativado no sistema.

Quem vai pagar a conta integralmente são os operadores de ônibus. Não haverá nem um centavo de recursos públicos envolvidos no projeto. Os transportadores de ônibus arcarão com todas as despesas. Tanto com a instalação dos validadores quanto com o sistema em si

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 19 de dezembro de 2017.

Deputada **MARIANA CARVALHO**
PSDB/RO

PROJETO DE LEI N.º 9.587, DE 2018

(Do Sr. Victor Mendes)

Dispõe sobre a instalação de dispositivo de segurança, denominado alarme de pânico, nos veículos de transporte urbano de passageiros em todo o território nacional e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-8711/2017.

A PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É obrigatória a instalação de dispositivo de segurança, denominado alarme de pânico, nos veículos de transporte público coletivo de passageiros urbanos, o qual acionará a Polícia Militar em caso de necessidade.

§ 1º Entende-se por dispositivo de segurança-botão de pânico, o mecanismo que, quando acionado indique a Polícia Militar a localização da ocorrência, as características do veículo, o horário da ocorrência e o seu trajeto de deslocamento.

§2º É de responsabilidade da concessionária de serviço público a aquisição, instalação e manutenção dos equipamentos necessários e treinamento dos usuários para utilização do botão de pânico.

§3º Após a instalação do alarme de pânico nos coletivos, deverá ser instalado no

prazo de 60 dias um adesivo externo com a frase “veículo monitorado e rastreado pela Polícia Militar”

Art. 2º O disposto na presente Lei, aplica-se as concessões, permissões e autorizações efetuadas a partir de sua vigência.

Art. 3º Caberá ao poder Público regulamentar a presente lei, inclusive definindo quanto às formas de fiscalização e aplicação de penalidades pelo descumprimento, no prazo de 90 dias contados da publicação desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor no prazo de 120 (cento e vinte) dias após sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Trago a apreciação dessa Casa proposta de Lei que visa compelir as concessionárias de serviço público urbano de transporte de passageiros, a instalarem e utilizarem um dispositivo de segurança nos veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros em todo o território nacional.

A justificativa para aprovação do presente projeto é clara: tentar coibir o número de assaltos, sequestros, assédios e demais situações emergenciais que ocorrem rotineiramente no transporte público coletivo de passageiros, prejudicando e causando pânico a milhares de brasileiros todos os dias.

É fato que rotineiramente, em todos os Estados brasileiros, milhares de trabalhadores são vítimas de meliantes que assaltam, roubam, sequestram, assediam e ate matam dentro dos transportes coletivos. E não resta a estas pessoas alternativa, posto que, mesmo em meio a insegurança são “forçadas” a utilizar do transporte coletivo diariamente para descolamento ao trabalho e lazer.

Neste sentido, cremos que a instalação e utilização do dispositivo de segurança-alarme de pânico nos coletivos será de grande utilidade, posto que o sistema uma vez acionando pelo motorista ou cobrador e deverá comunicar em tempo real a ocorrência a Polícia Militar, além de indicar com exatidão a hora e localização do veículo através de sistema de rastreamento (GPS).

Além de permitir a resposta mais rápida e eficaz da polícia, o dispositivo, se corretamente utilizado, será de fundamental importância para levantamento de dados estatísticos sobre os locais e horários de maior incidência de violência, permitindo a Polícia à adoção de medidas estratégicas que visem diminuir esse tipo de crime, aumentando consequentemente o nível de segurança no transporte público.

Por estas razões, venho pedir aos nobres colegas o apoio necessário para aprovação do presente projeto de Lei, por entender que o mesmo possui relevante interesse público.

Sala das Sessões, 20 de fevereiro de 2018.

Deputado VICTOR MENDES
PSD / MA

PROJETO DE LEI N.º 9.703, DE 2018

(Do Sr. Rômulo Gouveia)

Torna obrigatória a instalação de câmeras em veículos particulares que exerçam função remunerada via aplicativos de transporte.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5821/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei trata da obrigatoriedade de instalação de câmeras em veículos particulares que exerçam função remunerada via aplicativos de transporte.

Art. 2º Ficam os responsáveis, proprietários ou motoristas, obrigados a instalar, às suas expensas, câmeras em seus veículos particulares utilizados para transporte de passageiros via aplicativos.

Parágrafo único. As câmeras a que se refere o *caput* deverão ser acionadas, no mínimo, desde a entrada do passageiro no veículo até a sua saída definitiva, quando do término da prestação do serviço de transporte.

Art. 3º Os responsáveis deverão manter as gravações por, no mínimo, 30 dias e, intimados a entregá-las à autoridade policial, deverão fazê-lo no mais curto prazo possível.

Art. 4º Deverá haver uma advertência no interior dos veículos a que se refere o art. 1º, para que os passageiros fiquem cientes da existência da câmera.

Art. 5º As características da câmera a que se refere o art. 1º e da advertência mencionada no art. 4º serão detalhadas pelo regulamento.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 3 meses após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A situação caótica que enfrentamos na segurança pública nacional precisa ser enfrentada com coragem e determinação. O Poder Legislativo tem se esforçado para oferecer alternativas, no seu campo de atuação, a fim de

que nossas leis se tornem mais sensíveis aos problemas vivenciados por nossa população, particularmente, nessa área afeta à segurança.

O projeto de lei que ora apresentamos vai ao encontro dessa necessidade. Seu objetivo principal é facilitar a identificação de possíveis crimes e excessos cometidos por motoristas e passageiros. Visa, também, contribuir para a elucidação de crimes cometidos em lugares ermos, que, na maioria das vezes, carecem de monitoramento.

Trata-se, em verdade, de mais um artifício usado em prol da sociedade, pois esse sistema de monitoramento facilitará a identificação dos infratores e a forma como ocorreu o crime, de maneira a contribuir com o trabalho da perícia criminal.

A medida também irá resguardar o condutor. Isso, porque, caso o mesmo venha a ser acusado de ter cometido algum delito no interior do veículo, o mesmo poderá apresentar como prova a localização, o vídeo e o áudio armazenado. Sendo inocente, o fato será constatado por meio de tais provas, dificultando que o citado seja punido criminalmente por erro ou mesmo banido da plataforma/aplicativo de transporte.

Assim é que apresentamos o presente projeto de lei, esperando que nossos Pares colaborem com seu aperfeiçoamento e nos ajudem a torná-lo norma jurídica vigente, capaz de potencializar a proteção de motoristas e passageiros País afora.

Sala das Sessões, em 06 de março de 2018.

Deputado **RÔMULO GOUVEIA**
PSD/PB

PROJETO DE LEI N.º 325, DE 2019

(Da Sra. Edna Henrique)

Dispõe sobre a instalação de sistema de alerta em ônibus intermunicipais.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-7667/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os ônibus intermunicipais disporão de sistema de alerta.

§ 1º O sistema de alerta em ônibus intermunicipais será constituído por luminoso tipo strobo automotivo, nas cores azul e vermelha.

§ 2º Os luminosos serão instalados nas laterais, à frente e atrás do veículo, a uma altura imperceptível para quem se encontra no seu interior, longe das luzas de sinalização.

§ 3º Os sistema de alerta poderá ser acionado pelo motorista ou pelos passageiros.

§ 4º Na porta de entrada dos coletivos será afixado o seguinte aviso: “Veículo dotado de alerta visual de assalto independente de qualquer ação”.

Art. 3º As empresas de transporte coletivo disporão, a partir da publicação desta lei, de 90 (noventa) dias para se adequar ao nela estabelecido.

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

JUSTIFICAÇÃO

Diante dos assaltos que, frequentemente, ocorrem nos ônibus intermunicipais, com prejuízos materiais para as empresas, as seguradoras, os passageiros e os motoristas, afora os danos de natureza psicológica e as lesões e mortes que também ocorrem, há necessidade de serem instalados sistemas de alerta que, ao serem percebidos por terceiros, possa resultar no acionamento das autoridades policiais.

O sistema proposto em nada fere as normas de trânsito, é de baixo custo de instalação e de fácil adaptação.

Em função do exposto, sabendo do incontestável mérito desta proposição, esperamos contar com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 04 de fevereiro de 2019

Deputada **EDNA HENRIQUE**
PSDB/PB

PROJETO DE LEI N.º 1.260, DE 2019

(Do Sr. Juninho do Pneu)

Dispõe sobre o sistema de alerta de segurança contra assaltos no transporte público coletivo.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-7667/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei prevê que as companhias prestadoras de serviços de transporte públicos, em âmbito coletivo, contenham sistema de alerta de segurança, com fundamento na prevenção e rápida resposta contra roubos e depredações no transporte público.

Art. 2º. As companhias prestadoras de serviços de transporte público estão obrigadas a conter letreiro luminoso de fácil identificação; sinal sonoro e câmeras de vigilância à distancia, com botões de acionamento para os motoristas e cobradores.

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

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa implementar na rede rodoviária de transporte públicos coletivos dispositivos de segurança que de fácil identificação ficam disponíveis a atividade criminosa e delituosa contra motorista, cobradores e passageiros.

Usuários do transporte público do Brasil relataram roubos e arrastões em estações de todas as regiões. A reclamação é de que falta policiamento nos horários de maior movimentação. Os assaltos são constantes e os alvos preferidos são os celulares, bolsas e dinheiro das vítimas.

Para quem se utiliza de ônibus no estado do Rio o aumento no número de assaltos em coletivos é visível. E os dados do ISP comprovam: no primeiro semestre este indicador bateu recorde, alcançando o maior número desde 1991, ano em que o Instituto começou a publicar os dados.

No primeiro semestre daquele ano foram registrados 2.266 casos de roubos em ônibus, número que agora chegou a 7.673 casos. Em 2015 o ISP contabilizou 3.685 vítimas, menos da metade.

Os dados são assustadores, pois também em Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, foi onde teve mais roubos em ônibus, com 578 casos. Em seguida, aparecem duas áreas da capital: Bonsucesso, com 519 registros, e São Cristóvão,

com 415.

Ademais, é importante salientar que em seu artigo 22, o CDC define que o transporte dos passageiros (serviço público) deve ser feito com segurança e, caso isso não aconteça, a empresa deve reparar os danos.

Porem , mesma linha o Código de Defesa do Consumidor (Art. 14, §3º, II) diz que se a empresa de ônibus provar que o assalto ocorreu por culpa de terceiro (caso fortuito externo ou força maior), ela não é obrigada a indenizar o passageiro que foi vítima daquela ação.

Forma o importante é prevenir e de certa forma instalar monitoramento e alertas para que a população se sinta mais segura, e que os possíveis danos possam ser evitados.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para analisar, aperfeiçoar e aprovar este projeto de lei com a maior brevidade.

Sala das Sessões, em 27 de fevereiro de 2019.

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
DEM/RJ

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 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

.....
CAPÍTULO IV
DA QUALIDADE DE PRODUTOS E SERVIÇOS, DA PREVENÇÃO E DA REPARAÇÃO
DOS DANOS
.....

Seção II
Da Responsabilidade pelo Fato do Produto e do Serviço

.....
Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele

pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

I - o modo de seu fornecimento;

II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;

III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

Art. 15. (VETADO).

Seção III

Da Responsabilidade por Vício do Produto e do Serviço

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

Art. 23. A ignorância do fornecedor sobre os vícios de qualidade por inadequação dos produtos e serviços não o exime de responsabilidade.

PROJETO DE LEI N.º 1.572, DE 2019

(Do Sr. Célio Studart)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para prever a necessidade de mecanismos que detectem perfis falsos nos aplicativos de transporte privado, com o objetivo de proteger passageiros e motoristas da ocorrência de sinistros

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-9703/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do artigo 13-A, da seguinte forma:

“Art. 13-A. Os aplicativos de transporte individual devem implementar mecanismos que detectem perfis falsos, com o objetivo de proteger motoristas e passageiros.

Parágrafo único. Caso ocorra qualquer dano com passageiros, relacionado ao disposto no *caput*, os aplicativos de transporte individual devem ser responsabilizados”.

Art. 2º Esta Lei poderá ser regulamentada para garantir a sua fiel execução.

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

JUSTIFICAÇÃO

Ressalte-se que o artigo 6º da Constituição Federal assevera que o transporte está contido no rol dos direitos sociais.

Em seguida, o artigo 21, XX da Carta Magna assevera que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transporte.

Vale registrar que em 2018 foi aprovada e sancionada a Lei nº 13.640, que alterou alguns dispositivos da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), no sentido de regulamentar os aplicativos de transporte remunerado individual de passageiros.

Contudo, apesar da regulamentação acima mencionada, ainda existem lacunas na legislação: não há a exigência expressa de que os aplicativos de transporte individual utilizem mecanismos que detectem o uso de perfis falsos.

Ressalta-se, por exemplo, que em fevereiro deste ano de 2019 foi desvendado pela Polícia Civil um esquema fraudulento em Minas Gerais. Documentos eram adulterados por meio de um programa de computador e utilizados para cadastrar motoristas interessados em prestar serviços em aplicativo de transporte, mas sem revelar suas verdadeiras identidades, algo que não pode ser admitido.

Dessa forma, o objetivo primordial desta iniciativa é, na realidade, trazer mais segurança para as relações dos aplicativos entre os motoristas e usuários, protegendo ambos da ocorrência de imbróglios.

Por todo o exposto, requer-se a aprovação pelos Nobres Pares do Projeto de Lei em análise.

Sala das Sessões, 19 de março de 2019.

Dep. Célio Studart
PV/CE

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

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

.....

CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015](#))

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; ([Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998](#))

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;

XXIV - aposentadoria;

XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)](#)

a) [\(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)](#)

b) [\(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\)](#)

XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. [\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013\)](#)

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte:

I - a lei não poderá exigir autorização do Estado para a fundação de sindicato, ressalvado o registro no órgão competente, vedadas ao poder público a interferência e a

intervenção na organização sindical;

II - é vedada a criação de mais de uma organização sindical, em qualquer grau, representativa de categoria profissional ou econômica, na mesma base territorial, que será definida pelos trabalhadores ou empregadores interessados, não podendo ser inferior à área de um Município;

III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas;

IV - a assembléia geral fixará a contribuição que, em se tratando de categoria profissional, será descontada em folha, para custeio do sistema confederativo da representação sindical respectiva, independentemente da contribuição prevista em lei;

V - ninguém será obrigado a filiar-se ou a manter-se filiado a sindicato;

VI - é obrigatória a participação dos sindicatos nas negociações coletivas de trabalho;

VII - o aposentado filiado tem direito a votar e ser votado nas organizações sindicais;

VIII - é vedada a dispensa do empregado sindicalizado a partir do registro da candidatura a cargo de direção ou representação sindical e, se eleito, ainda que suplente, até um ano após o final do mandato, salvo se cometer falta grave nos termos da lei.

Parágrafo único. As disposições deste artigo aplicam-se à organização de sindicatos rurais e de colônias de pescadores, atendidas as condições que a lei estabelecer.

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)*](#)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [*\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)*](#)

- b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;
- c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;
- d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;
- e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; [\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006\)](#)

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; [\(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006\)](#)

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; [\(Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006\)](#)

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

- III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
 - IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
 - V - serviço postal;
 - VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
 - VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
 - VIII - comércio exterior e interestadual;
 - IX - diretrizes da política nacional de transportes;
 - X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
 - XI - trânsito e transporte;
 - XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
 - XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
 - XIV - populações indígenas;
 - XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
 - XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
 - XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)
 - XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
 - XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
 - XX - sistemas de consórcios e sorteios;
 - XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
 - XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
 - XXIII - seguridade social;
 - XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
 - XXV - registros públicos;
 - XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
 - XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)
 - XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
 - XXIX - propaganda comercial.
- Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.
-
-

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT),

aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte

remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º

.....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.143, DE 2019

(Do Sr. Boca Aberta)

Dispõe sobre a instalação de câmeras de monitoramento e botão de pânico na frota de veículos de transporte de passageiros por aplicativos de mobilidade urbana e a obrigatoriedade no momento do cadastro do usuário incluir fotografia atualizada, em todas unidades federativas do Brasil..

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-9703/2018.

Art. 1º Todo veículo que estiver cadastrado em serviço de transporte por aplicativo de mobilidade urbana em todas unidades federativas do Brasil deverá ter câmera de monitoramento em tempo real e botão de pânico.

§ 1º As câmeras que trata o caput, deverão ser instaladas na parte frontal interna do veículo, possibilitando a captura de imagens de todo o interior do mesmo. § 2º A câmera deverá ser ligada no exato momento em que o motorista ligar o aplicativo iniciando o trabalho e desligado quando finalizar a corrida.

§ 3º O botão de pânico deverá ser instalado em local de fácil acesso e ao alcance do condutor que quando acionado emitirá alerta à central do serviço por aplicativo, identificando qual veículo, placa, condutor e localização.

Art. 2º As imagens gravadas durante todo horário de trabalho de cada veículo deverão ficar armazenadas por um período de trinta dias, sendo as mesmas disponibilizadas somente em caso de pedido e/ou ordem judicial.

Art. 3º Deverá constar no veículo em local visível adesivo com informações que indique ao usuário que ele está sendo filmado.

Art. 4º A instalação da câmera deverá ocorrer por parte do proprietário do veículo, ficando a empresa responsável pelo aplicativo o armazenamento e monitoramento das imagens captadas, podendo as mesmas firmar convênio com o município ou estado como forma de colaboração.

Art. 5º Fica obrigatório no momento do cadastro do usuário além dos documentos de identificação incluir também fotografia atualizada.

Art. 6º Fica obrigatório no momento do pedido do aplicativo, abrir uma câmera de vídeo ao vivo para fotografar e identificar para o motorista do aplicativo quem vai realizar a viagem.

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

JUSTIFICATIVA:

O presente projeto visa, trazer mecanismos que ofereçam mais segurança aos motoristas de transporte por aplicativo e também aos usuários dos mesmos. Com a chegada desta nova modalidade de transporte trouxe a tona também preocupação com alto número de assaltos e até mesmo homicídios vitimando os motoristas destes aplicativos deixando assim várias famílias desamparadas.

Hoje quando se pede um veículo por aplicativo o usuário tem acesso a placa do veículo, modelo do veículo, nome do motorista entre outras benéfices que permitem uma sensação de segurança ao usuário que por outro lado com a instalação da câmera estaria de fato seguro. Pois temos vários relatos de até mesmo a tentativa de estupro que poderiam ser comprovadas ou não através das imagens. Com base nisso temos o exemplo de uma câmera instalada em um veículo nos EUA, que flagrou a inflamada discussão de Travis Kalanick, CEO da companhia, com um motorista em relação ao pagamento e preços das corridas.

Em outro caso, o video gravou a passageira falando que acusaria o condutor de estupro após ele solicitar que ela descesse do veículo, uma situação que poderia ser comprovado devido às imagens.

O custo da implantação deste sistema seria baixo e o benefício enorme, pois estamos tratando de vidas, e é dever do legislador protege-la, observando os princípios legais e dentre eles citamos o Princípio da Supremacia do Interesse Público sobre o Privado implícito na soberana Constituição Federal de 1988, neste sentido, Maria Sylvia Zanella Di Pietro, ressalta a importância de se observar tal princípio no momento tanto de elaboração da lei quanto de sua execução pela Administração Pública.

Para Di Pietro, todas as normas de direito público têm a função específica de resguardar interesses públicos, mesmo que reflexamente protejam direitos individuais. Firme na premissa de que a Constituição da República de 1988 está em sintonia com as conquistas do Estado Social, Di Pietro entende que a defesa do

interesse público corresponde ao próprio fim estatal. Por tal razão, o ordenamento constitucional contemplaria inúmeras hipóteses em que os direitos individuais cedem diante do interesse público.

O mesmo não interfere na relação contratual visto a teoria do risco do negócio, que prima em proteger a parte mais hipossuficiente da relação neste caso motorista e usuários de transporte por aplicativo, pois são inúmeros casos onde motoristas são sequestrados e mortos, e usuários também se sentirão mais seguros, pois as imagens servirão de proteção em caso de possível conduta inapropriada durante o percurso.

Acreditamos que, se as empresas exigirem um cadastro mais rigoroso dos usuários, terá uma redução da violência que é vista hoje.

Pelos motivos acima citados peço que seja ampliada a discussão no plenário desta respeitada casa de leis.

Sala das Sessões, 09 de abril de 2019.

Boca Aberta
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 4.309, DE 2019

(Do Sr. Fernando Rodolfo)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre identificação de veículos utilizados para transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1572/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre identificação de veículos utilizados para transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º O parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

“Art. 11-A.

Parágrafo único.

.....

IV – exigência de identificação no para-brisa do veículo, contendo a placa do veículo, logomarca e/ou nome da empresa a qual está vinculado e código QR ou de barras.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem o objetivo de incluir na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a obrigação de os veículos de transporte por aplicativo possuírem uma identificação específica. Propomos que essa identificação tenha como requisitos mínimos a placa do veículo, logomarca e/ou nome da empresa a qual está vinculado e um código QR ou de barras, que será escaneado pelo passageiro antes do mesmo entrar no veículo. Sabemos que cada município já pode impor essa obrigação, e, ainda, instituir outros conteúdos obrigatórios especificados em sua regulação, porém, entendemos que as medidas aqui apresentadas se fazem necessárias para nortear a efetividade, conforto e principalmente a segurança dos usuários de todo o País.

Acreditamos que a sugestão proposta permite melhor identificação dos veículos utilizados nesse tipo de transporte, de forma a evitar que um passageiro, por descuido, entre no veículo errado, situação que pode ser inclusive de grande perigo em cidades com maiores índices de violência.

É certo que o usuário pode visualizar as placas, mas em situações em que estejam sujas ou em locais de aglomeração e congestionamento, a identificação do veículo em sua parte superior torna-se mais adequada. Em nosso entendimento, a identificação ideal é no para-brisa, pois ainda permite a visualização da placa do veículo e com a proposta do código QR ou de barras, o passageiro escaneia no App antes de entrar no veículo e só com a confirmação do App o passageiro pode confirmar que está no veículo correto antes do início da viagem.

Por fim, ressaltamos que se trata de medida de importante implementação, que trará maior segurança aos usuários do serviço.

Por todo exposto, esperamos ver a presente matéria apoiada e aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em 7 de agosto de 2019.

Deputado FERNANDO RODOLFO

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos

Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II **DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE** **PÚBLICO COLETIVO**

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.377, DE 2019

(Do Sr. Francisco Jr.)

Define tecnologias e dispositivos mínimos obrigatórios aplicados ao sistema de transporte público coletivo municipal, intermunicipal e metropolitano, para promover o aperfeiçoamento, a efetividade e a segurança de sua utilização pelo usuário e a gestão pelo órgão concedente e pelo operador, visando à integração com sistemas de controle do tráfego, segurança pública e gestão de políticas tarifárias.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-879/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei define tecnologias e dispositivos mínimos obrigatórios aplicados aos sistemas de transporte público coletivo municipal, em municípios com quinhentos mil habitantes ou mais, intermunicipal - entre municípios em que pelo menos um deles possua população de quinhentos mil habitantes ou mais - e nos sistemas metropolitanos de transporte público coletivo, por ônibus.

Art. 2º Os ônibus dos sistemas de transporte público coletivo acima qualificados, deverão circular equipados no mínimo com:

I – Equipamento de geolocalização capaz de registrar a localização do veículo em movimento ou parado;

II – Dispositivos eletrônicos validadores de meios de pagamento alternativos ao pagamento em espécie ou por meio de vales-transportes;

III – Sistema de monitoramento por imagens com, no mínimo, uma câmera que mostre o motorista e seu campo de visibilidade da via pública, uma câmera que mostre o ambiente de entrada até a roleta de controle de pagamento e uma câmera que mostre o ambiente entre a roleta de controle de pagamento até o fundo do veículo;

IV – Equipamento de recepção e transmissão de dados oriundos dos dispositivos mencionados nos incisos I a III.

a) As funções do equipamento mencionado no inciso IV poderão estar contempladas no mesmo equipamento mencionado no inciso I deste artigo;

Art. 3º Além dos equipamentos mencionados no Art. 2º, o operador deverá prover, para uso do poder concedente, os softwares específicos para recepção e disponibilização dos dados por eles gerados, quando for o caso.

Art. 4º Os pontos e estações do sistema de transporte público coletivo, nos casos especificados nesta lei, deverão possuir em local visível, sob a responsabilidade do poder concedente, quadros com informações ou código de captura para dispositivos móveis que possibilitem a visualização da origem, do destino e horários das linhas que passam pelo respectivo ponto ou estação.

Art. 5º O poder concedente, em qualquer nível federativo, deverá realizar a recepção e o monitoramento dos dados originados nos equipamentos instalados nos veículos para os fins mencionados no Art. 6º e disponibilizá-los, para os fins mencionados nos Arts. 7º, 8º e 9º, via internet:

- I – Aos órgãos de segurança pública;
- II – Aos operadores das linhas monitoradas e
- III – Aos usuários do sistema de transporte público.

Art. 6º Os órgãos concedentes do sistema de transporte público coletivo, nos casos especificados nesta lei, deverão ter atendidas às seguintes necessidades, relativas às linhas por eles administradas:

- I – Acesso às imagens geradas pelas câmeras embarcadas em todos os veículos relativos aos contratos sob sua administração, nos casos especificados por esta lei, em tempo real;
- II – Acesso às informações de percurso e localização dos veículos relativos aos contratos sob sua administração, determinados por esta lei, de modo geral;
- III – Acesso às informações relativas à bilhetagem eletrônica gerada pelos validadores instalados nos veículos relativos aos contratos sob sua administração, em tempo real;
- IV - Acesso destacado às imagens geradas pelas câmeras embarcadas nos veículos relativos aos contratos sob sua administração, nos casos especificados por esta lei, em tempo real, quando acionado os botões de pânico pelos motoristas dos mesmos ou por seleção voluntária nos sistemas de monitoramento;
- V – Acesso destacado às informações relativas ao percurso e localização dos veículos relativos aos contratos sob sua administração, quando acionado os respectivos botões de pânico pelos motoristas dos mesmos ou por seleção voluntária nos sistemas de monitoramento;

Art. 7º Os órgãos de segurança pública do ente federativo que exercer o poder concedente do sistema de transporte público coletivo, nos casos especificados nesta lei, deverão ter atendidas às seguintes necessidades:

- I – Acesso às imagens geradas pelas câmeras embarcadas nos veículos determinados por esta lei em tempo real, quando acionados os botões de pânico pelos motoristas dos mesmos e por seleção voluntária nos sistemas de monitoramento;
- II – Acesso às informações relativas ao percurso e localização dos veículos de

sua jurisdição determinados por esta lei, de modo geral;

III – Acesso destacado às informações relativas ao percurso e localização dos veículos, quando acionados os botões de pânico pelos motoristas dos mesmos e por seleção voluntária nos sistemas de monitoramento;

Art. 8º As empresas operadoras do sistema de transporte público coletivo, nos casos especificados nesta lei, deverão ter atendidas às seguintes necessidades relativas às suas frotas:

I – Acesso às imagens geradas pelas câmeras embarcadas em todos os veículos de sua frota, nos casos especificados por esta lei, em tempo real;

II – Acesso às informações de percurso e localização dos veículos de sua frota determinados por esta lei, de modo geral;

III – Acesso às informações relativas à bilhetagem eletrônica gerada pelos validadores instalados nos veículos de sua frota, em tempo real;

IV - Acesso destacado às imagens geradas pelas câmeras embarcadas nos veículos de sua frota, nos casos especificados por esta lei, em tempo real, quando acionados os botões de pânico pelos motoristas dos mesmos e por seleção voluntária nos sistemas de monitoramento;

V – Acesso destacado às informações de percurso e localização dos veículos de sua frota, quando acionados os botões de pânico pelos motoristas dos mesmos e por seleção voluntária nos sistemas de monitoramento;

Art. 9º Os usuários do sistema de transporte público coletivo, nos casos especificados nesta lei, deverão ter atendidas às seguintes necessidades, relativas às linhas de sua localização geográfica:

I - Acesso às informações de percurso e localização dos veículos das linhas, de modo geral, com a possibilidade de filtragem conforme interesse específico, via internet, por aplicativo para dispositivos móveis;

II – Acesso a sistema de bilhetagem eletrônica por cartões recarregáveis ou aplicativos para dispositivos móveis, para pagamento das viagens em linhas unitárias ou em sistemas de integração;

III – Atendimento e assistência integrados das autoridades de segurança pública e saúde no caso de sinistro ou ocorrência policial capturados pelas imagens geradas pelas câmeras embarcadas nos veículos, em tempo real, quando detectados pelos agentes de segurança pública ou quando acionados os botões de pânico pelos motoristas dos mesmos;

Art. 10º As tecnologias e dispositivos mínimos obrigatórios instituídos por esta lei, nos casos que especifica, serão exigíveis a partir da renovação contratual ou nova licitação de concessão, conforme o caso, a serem publicados a partir da data de entrada em vigor desta lei.

Art. 11º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Sob a ótica do conceito de Cidades Inteligentes, o avanço na tecnologia da informação permitiu ampliar a capacidade de gerenciamento das grandes cidades, nos mais variados aspectos da vida urbana, em especial sobre os sistemas de trânsito e transportes. Esse avanço se reflete na inovação aplicada ao interesse do cidadão e à instrumentação dos agentes públicos para uma gestão mais efetiva e transparente.

Ao longo das últimas décadas, diversos países vêm implementando inovações tecnológicas conhecidas como Sistemas de Transporte Inteligentes – *Intelligent Transportation System – ITS*, em ferramentas de controle e gestão do transporte público coletivo municipal, intermunicipal e metropolitano, priorizando o fornecimento de informação ao usuário, controle de tráfego para o operador e o poder concedente ou gerenciamento de recursos financeiros por meio de programas de bilhetagem eletrônica.

No Brasil, fatores como as crescentes taxas de urbanização e as limitações das políticas públicas de transporte coletivo têm produzido um aumento expressivo do número de veículos individuais, e consequentemente um modelo insustentável. A resposta tradicional aos problemas de congestionamento, por meio do aumento da capacidade viária, estimula o uso do carro e gera novos engarrafamentos, alimentando um ciclo vicioso responsável pela degradação da qualidade do ar, aquecimento global e comprometimento da qualidade de vida nas cidades.

Não obstante, há em nosso país relevantes experiências de aplicação de tecnologia em ITS em cidades de todas as regiões. A primeira mudança em relação a ITS observada no Brasil, a partir dos anos 2000, está relacionada à adoção do sistema de bilhetagem eletrônica em inúmeras cidades, principalmente as capitais. Arelada às políticas públicas de apoio ao trabalhador e de subsídio ao transporte de estudantes, também encontra especial estímulo na necessidade de facilitar a integração de modais de transporte nas metrópoles. A bilhetagem eletrônica ainda é a principal aplicação de ITS no Brasil e consiste na substituição dos meios tradicionais de pagamento (dinheiro ou vale-transporte) por meios eletrônicos. Este processo se dá pela utilização dos validadores, que são dispositivos eletrônicos instalados nos ônibus para debitar os valores das passagens. Os passageiros efetuam o pagamento da tarifa utilizando os cartões inteligentes (*smart card contactless*) recarregáveis. As informações sobre o saldo do cartão permanecem gravadas, sem necessidade de comunicação do validador com uma central de processamento para autorizar a transação. Mais recentemente, aplicativos com funcionalidades de pagamento automático com o uso de dispositivos móveis descortinaram uma nova fronteira de inovação para viabilizar a mobilidade nas cidades.

A adoção de geotecnologias, em especial os Sistemas Globais de Posicionamento (GPS), voltadas para o rastreamento e localização de veículos vem se destacando por proporcionar ao cidadão a possibilidade de gerenciamento do tempo e da efetividade no deslocamento, proporcionando verdadeiro estímulo ao uso do transporte público coletivo. Esses sistemas associados a equipamentos e tecnologias de transmissão de dados, armazenamento, controle e tratamento

inteligente das informações, possibilitam ações sincronizadas para a melhoria dos sistemas de transporte de forma global, de seu gerenciamento e da experiência de utilização pelo cidadão.

Adicionalmente aos sistemas de localização e monitoramento por GPS, vem ganhando terreno como ferramenta de monitoramento e controle do que ocorre ao longo das viagens do transporte coletivo urbano o uso de câmaras de monitoramento por imagem, com transmissão em tempo real para centrais de controle bem como armazenamento em DVR para posterior averiguação. O dispositivo tem sido aplicado com o fim de diminuir a frequência de assaltos, a violência e o abuso sexual e casos de má conduta de motoristas ou cobradores, seja no trato com os recursos arrecadados, com os passageiros ou na condução do veículo.

Nesse contexto, diversos dispositivos legais vêm sendo aprovados nos legislativos estaduais ou municipais, ou ainda sob a forma de decretos e portarias de órgãos do executivo desses entes federativos revelando, por vezes, excessos demasiadamente onerosos para o contexto econômico local, ou configurando iniciativas meritórias que mereceriam serem replicadas em escala nacional. Assim sendo, o referencial adotado para a definição da população dos municípios para os quais o conjunto de dispositivos e tecnologias serão exigidos reporta-se ao § 2º do Art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, chamada Estatuto das Cidades, onde fica estabelecida a obrigatoriedade de um Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido para municípios com quinhentos mil habitantes ou mais.

Os objetivos pretendidos com a presente proposta legislativa dizem respeito ao aperfeiçoamento da gestão operacional do sistema, municiando os operadores de ferramentas que tornem a gestão de frotas mais econômica, eficiente e sustentável. Relacionam-se também à eficiência da gestão dos organismos concedentes, na fiscalização dos contratos, controle da segurança e a oferta de um melhor serviço ao usuário do sistema e redução dos delitos relacionados ao transporte público. Por fim, os mais importantes objetivos reportam-se à experiência de utilização por parte dos usuários do sistema que adquirem acesso a informação relevante para o estímulo e para a efetividade do uso do sistema, podendo otimizar seu bem mais valioso no contexto econômico que é o seu tempo.

Assim, podemos enumerar os seguintes ganhos específicos na aplicação das tecnologias abordadas no projeto de lei:

Para a gestão operacional de frotas, pelos operadores:

- Controle da eficiência quantitativa das frotas, pelo monitoramento do atendimento ao usuário;
- Controle da eficiência qualitativa do cumprimento dos percursos, inibindo desvios e descumprimentos contratuais;
- Controle de recursos financeiros e
- Prevenção de assaltos, depredações e prejuízos à imagem do operador, pelo

monitoramento comportamental por câmeras;

Para a gestão do poder concedente e órgãos de segurança pública:

- Controle do cumprimento quantitativo dos contratos, pelo monitoramento dos percursos e frotas em circulação;
- Controle da eficiência qualitativa do cumprimento dos percursos, inibindo desvios e descumprimentos contratuais;
- Controle de recursos financeiros e aferição da efetividade de políticas tarifárias pelo monitoramento do sistema de bilhetagem eletrônica;
- Prevenção de assaltos e inibição de atos de violência ou abuso sexual, bem como apoio nas ações de resgate de passageiros em casos de sequestros coletivos, pelo monitoramento comportamental por câmeras e
- Possibilidade de planejamento e reorganização do sistema ao longo dos contratos;

Para o usuário do sistema:

- Visibilidade de linhas e ônibus em aplicativos instalados em dispositivos móveis individuais;
- Alternativas para meios de pagamento que agilizam o processo de deslocamento e integração;
- Segurança proporcionada pelos dispositivos de imagens em tempo real.

Assim sendo, apresentamos o presente projeto de lei para apreciação por esta Casa de Leis com o fim de aperfeiçoar o sistema de transporte público coletivo por ônibus em favor da sociedade.

Sala de Reuniões, 03 de outubro de 2019.

**Deputado Francisco Jr
(PSD-GO)**

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 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III DO PLANO DIRETOR

- Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:
- I - com mais de vinte mil habitantes;
 - II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
 - III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;
 - IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;
 - V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;
 - VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)](#)
- § 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.
- § 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.
- § 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

- Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:
- I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;
 - II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;
 - III - sistema de acompanhamento e controle.

PROJETO DE LEI N.º 5.529, DE 2019

(Do Sr. Rafael Motta)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando melhorar a segurança no transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2143/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta os incisos IV a VI ao parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para aumentar a segurança de motoristas e passageiros no transporte remunerado privado individual.

Art. 2º O parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

“Art. 11-A.....

Parágrafo único.....

IV – exigência de confirmação de identidade pelo aplicativo, de informações pessoais, como foto, endereço, telefone, data de nascimento, RG e CPF de passageiros e motoristas, junto às empresas públicas que detém esses dados, para efetivação do cadastro no aplicativo;

V – exigência de identificação pelo aplicativo ao usuário, antes do início da corrida, do motorista que fará o transporte, com sua foto, e do veículo, com modelo, marca, cor e número da placa;

VI – exigência de identificação pelo aplicativo ao motorista, em tempo real, do passageiro por meio de foto e RG, antes do início da corrida;

VII – disponibilizar no aplicativo o “botão de pânico”, para motorista e passageiro, capaz de emitir alerta de ameaça em tempo e localização real à uma unidade policial, por intermédio do aplicativo.” (NR)

Art. 2º. Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os assaltos a motoristas de aplicativos de transporte individual de passageiros cresceram significativamente em vários estados, conforme noticiado pelos meios de comunicação.²

Para as associações dos motoristas, uma das explicações para grande volume de assaltos é o cadastro falho de passageiros. Na região metropolitana de Belém, somente este ano, foram registrados três homicídios e mais de 500 assaltos aos condutores desse segmento de transporte.

² <https://redepara.com.br/Noticia/201007/motoristas-de-aplicativos-pedem-ajuda-aos-passageiros-para-reduzir-onda-de-violencia>
<https://www.ufrgs.br/humanista/2018/10/24/casos-de-violencia-em-2018-assustam-e-motoristas-de-aplicativo-exigem-mudancas/>
<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/roubos-a-motoristas-de-aplicativos-crescem-185-em-sao-paulo.ghtml>

Em Porto Alegre não é diferente, a capital gaúcha registrou no primeiro semestre de 2018 mais de 670 casos de violência contra esse grupo de trabalhadores. Das ocorrências especificadas, 70,6% ocorreram pela Uber, 24% pela 99Pop e 5,4% pela Cabify. No Rio Grande do Norte, Estado que represento, também apresenta dados alarmantes. Infelizmente, não é raro a mídia local noticiar casos cruéis de latrocínio em que motoristas de aplicativos perdem a vida trabalhando.

Segundo os motoristas, três são os motivos que justificam a alta criminalidade: as corridas em dinheiro, pois não expõem dados do cliente como o cartão de crédito; o desconhecimento do destino final do passageiro, podendo levar o motorista a lugares perigosos sem a opção de escolha; e a ausência de um cadastro detalhado dos usuários.

Essa insegurança se estende também aos passageiros. A popularidade dos apps de transporte não deu aos usuários apenas mais opções de preços, as histórias de golpes e casos de violência nos apps também aumentaram. Os casos vão de valores cobrados a mais e de falsos motoristas até tentativas de sequestro, assaltos e estupros.

Está claro que alguma coisa precisa ser feita! Motoristas e passageiros estão pedindo por mudanças e cabe a essa Casa ouvir a população. Por tanto, estamos propondo essas melhorias, que deverão ser adotadas pelas empresas e incluídas em seus aplicativos, para garantir mais segurança aos motoristas e aos usuários desse serviço.

Algumas dessas sugestões, inclusive, já estão sendo implementadas por algumas das empresas. Por exemplo, os usuários do aplicativo de transporte Uber já podem contar com uma espécie de “botão do pânico”. Habilitado desde 2018, o recurso permite, por exemplo, que o usuário acione a polícia diretamente do aplicativo.³ Trata-se de uma medida da companhia para ampliar a segurança dos envolvidos em uma corrida.

O projeto de lei busca ampliar esses recursos de segurança para todas as empresas de aplicativos. As sugestões propostas exigem a identificação de motoristas e passageiros para evitar o uso de dados falsos.

Passará a ser obrigatório que o aplicativo tenha a foto do motorista e os dados do veículo. Já os passageiros deverão digitar mais informações pessoais e tirar uma “selfie”, para que sejam identificados pelos motoristas e posteriormente, se houver um crime, pela polícia.

Além disso, as empresas deverão disponibilizar em seus aplicativos o “botão do pânico” para motoristas e passageiros. Caso algum deles se encontre em situação de risco, poderá usar o botão que deverá identificar o carro, placa e o percurso que está realizando naquele momento para uma central da empresa ou para a polícia, conforme ficar regulamentado.

Com essas mudanças acreditamos que será possível melhorar a segurança de usuários e motoristas, diminuindo a incidência de delitos vinculados a essa modalidade de transporte, que tantos benefícios trouxe para a população. Assim, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação dessa proposição.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 2019

Deputado **Rafael Motta**
PSB/RN

³ <https://www.terra.com.br/noticias/tecnologia/uber-lanca-botao-antipanico-para-passageiros-do-brasil,3f56f385653f1202479e20ac22c0232a17buh7ic.html>

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.562, DE 2019

(Do Sr. Delegado Marcelo Freitas)

Institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, alterando as Leis 13.640/2018 e 12587/2012.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9703/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O parágrafo único do artigo 11-A da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, acrescido pelo artigo 3º. da Lei 13.640 de 26 de março de 2018 passa a vigorar com a inclusão do inciso IV, com a redação abaixo:

IV- exigência de que as empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros, denominadas transporte por aplicativos, recebam pagamentos somente através de cartões de crédito, débito ou inclusão de crédito através de aplicativo, na forma pré-paga.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros, conhecidas como “transporte por aplicativos” já são um grande sucesso no Brasil e no mundo. Apenas uma delas, a UBER, informa em sua página oficial que, no ano de 2018 já contava com 600 mil motoristas e 22 milhões de usuários no país. (<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>)

Entretanto esse sucesso vem acompanhado de tragédias que estamos nos acostumando a assistir pelos noticiários.

Em um país com altos índices de desemprego, é natural que pessoas desempregadas busquem a opção

de dirigirem para empresas de aplicativos de transportes para conseguirem sobreviver. Nós precisamos garantir a segurança daqueles que, não tendo opção, aceitam os riscos da atividade, apesar de altíssimos. Nos últimos vinte dias já foram noticiados seis casos de assassinatos de motoristas de serviços de transporte de aplicativos.

Em quase todos os casos, criminosos foram atraídos pelo dinheiro que detinham os motoristas. Ocorre que além dos recursos que recebem em espécie, precisam manter dinheiro no veículo para eventual troco aos passageiros.

O dinheiro é bem fungível que atrai o criminoso pela facilidade de ocultar o proveito do roubo, ao contrário do veículo ou do celular que podem ser rastreados e eventualmente identificados por suas características.

O que se espera com esse Projeto de Lei é reduzir a insegurança dos motoristas e também dos passageiros dos veículos de transporte de aplicativos.

Sala das Sessões, em 16 de outubro de 2019.

Deputado DELEGADO MARCELO FREITAS

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

"Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991."

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros."

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

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Dyogo Henrique de Oliveira

Gilberto Kassab

PROJETO DE LEI N.º 5.694, DE 2019

(Do Sr. Charles Fernandes)

Obriga a instalação de leitor biométrico digital e facial nos meios de transporte públicos e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9414/2017.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei obriga os veículos e estações de transporte público a instalarem leitores biométricos de impressão digital ou facial.

Art. 2º Os veículos e estações de transporte público coletivo deverão possuir acesso a banco de dados interligado nacionalmente com informações criminais, incluindo dados biométricos digitais e faciais.

§ 1º Constarão do banco de dados referido no *caput*, informações referentes a mandados de prisão.

§ 2º Aqueles que possuírem mandado de prisão em aberto serão proibidos de utilizar o transporte público coletivo.

§ 3º A presença de cidadão com mandado de prisão em aberto deverá ser informada à autoridade policial.

Art. 3º Será recusada a utilização do transporte público coletivo a quem possa causar perigo, perturbação da ordem pública ou prejuízo à continuidade do serviço.

Art. 4º Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A criminalidade violenta é uma constante nas cidades brasileiras. Acompanhamos diariamente a ocorrência de diversos delitos relacionados à utilização de transporte público coletivo.

Este projeto de lei tem a finalidade de impedir a realização de crimes nos transportes coletivos ou utilizando-os como meio de locomoção para a atividade delitiva.

Pretende-se identificar criminosos com o mandado de prisão em aberto e informar as autoridades policiais competentes, a partir de dados biométricos digitais e faciais, constante de banco de dados nacionalmente interligado.

Ainda, a referida proposição tem como objetivo impedir a utilização do transporte coletivo por delinquentes que coloquem em perigo os usuários do serviço ou venham perturbar a ordem pública.

Previmos, ainda, um período de noventa dias para que as concessionárias dos serviços e autoridades competentes possam se adaptar às novas exigências.

Temos a certeza que os nobres pares aperfeiçoarão este projeto ao longo da sua tramitação e ao final entregaremos para a sociedade uma legislação moderna e eficaz.

Sala das Sessões, em 29 de outubro de 2019.

Deputado CHARLES FERNANDES

PROJETO DE LEI N.º 5.819, DE 2019

(Do Sr. Bosco Costa)

Dispõe sobre mecanismos de segurança em aplicativos de transporte.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9703/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre mecanismos de segurança em aplicativos de transporte.

Art. 2º Os provedores de aplicação que prestam serviços de transporte individual de passageiros devem disponibilizar em seus aplicativos as seguintes funcionalidades:

I – Envio de alertas:

a) pelo usuário, em caso de assédio ou comportamento abusivo por parte do motorista, ao provedor de aplicações;

b) pelo prestador de serviço ou pelo usuário, às autoridades policiais em caso de violência;

II – No caso de a usuária ser mulher, possibilitar a escolha do sexo do prestador de serviço;

III – Avisos explicativos com informações sobre a existência e o funcionamento dos mecanismos de segurança, bem como sobre as consequências da falsa comunicação de crime.

§1º Os mecanismos de segurança previstos nesta Lei e detalhados em regulamentação não impedem o desenvolvimento de outras estratégias dos provedores de aplicação que visem a segurança dos usuários e dos prestadores de serviço.

§2º Durante todo o itinerário, devem estar disponíveis e visíveis mecanismos de segurança emergencial.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor em 90 (noventa) dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A popularização dos *smartphones* e da internet móvel trouxe aos brasileiros novas comodidades em diversos setores da vida. É possível resolver problemas à distância, comprar produtos e ter acesso a uma infinidade de serviços. Esses serviços estão se tornando cada vez mais importantes e presentes na vida cotidiana das pessoas, em especial nas cidades, onde a conexão e a quantidade de serviços são mais abundantes. Entretanto, há também quem usa a tecnologia para cometer abusos e praticar crimes.

Uma das aplicações que tem ganhado bastante popularidade são os aplicativos de transporte, como Uber, 99, Cabify e uma série de outros que fazem o papel de intermediários entre aquele que precisa de transporte e aquele que oferece o serviço. Essa tendência traz diversos impactos sobre as relações trabalhistas, sobre os serviços públicos prestados, dentre outros. Entretanto, um desses aspectos exige uma atuação urgente, que é em relação à segurança, tanto dos passageiros quanto dos motoristas.

Proliferam-se pelo país casos de assédio contra passageiras, assaltos a motoristas, isso quando o episódio não tem desfecho mais grave, como um assassinato. Caso notório foi o de mulheres estupradas na cidade de Fortaleza por motorista que registrava carro e placas diferentes. Infelizmente essas coisas acontecem e não podemos fechar os olhos para essa realidade do nosso país.

Nesse sentido, o presente projeto visa obrigar os provedores de aplicativos de transporte a disponibilizarem a seus usuários e a seus motoristas mecanismos de segurança. O objetivo é que exista um “botão”, o qual poderia ser acionado durante todo o trajeto, em que a pessoa poderia avisar tanto o provedor do aplicativo como as autoridades policiais de algo criminoso que possa estar ocorrendo, com mensagens pré-programadas, como as seguintes: "Estou sendo assediada pelo motorista", "O motorista aparenta comportamento abusivo", ou mesmo um botão do pânico com a mensagem "Socorro, estou sofrendo violência".

Além disso, algo bastante importante para o público feminino é poder escolher se deseja ou não ser atendida por uma motorista mulher. Essa é uma funcionalidade essencial para que elas se sintam mais seguras, motivo pelo qual propomos essa funcionalidade como obrigatória para os aplicativos de transporte.

Com as medidas sugeridas, esperamos contribuir para que uma maior segurança no uso de aplicativos de transporte. Por esse motivo, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 31 de outubro de 2019.

Deputado BOSCO COSTA

PROJETO DE LEI N.º 293, DE 2020

(Da Sra. Celina Leão)

Dispõe sobre mecanismos de segurança em aplicativos de transportes.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2143/2019.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre ferramentas de segurança para motoristas de aplicativos. .

Art. 2º. Os responsáveis pelas plataformas de mobilidade urbana disponibilizarão o “botão do pânico” para motoristas e passageiros, capaz de emitir alerta de ameaça em tempo e localização real a uma unidade policial.

Art. 3º. No caso de usuário ser do sexo feminino que seja facultativo a escolha do sexo do prestador de serviço que irá atender ao chamado.

Art. 4º. Ficam os responsáveis, proprietários ou motoristas, obrigados a instalar câmeras em seus veículos particulares utilizados para transportes de passageiros via aplicativos.

Art. 5º. Aos responsáveis pelas plataformas de mobilidade urbana será exigida a disponibilização da foto do usuário no momento em que o prestador de serviço for solicitado.

Art. 6º. Os responsáveis pelas plataformas de mobilidade urbana exigirão um cadastro mais específico dos usuários, com informações pessoais, tais como; CPF e RG.

Art. 7º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Em meio a um aumento significativo de assaltos e homicídios aos motoristas de aplicativos conforme noticiado pelos meios de comunicação, no início deste ano só no Distrito Federal foram registrados três homicídios de motoristas de aplicativos.

Visando a segurança dos usuários e passageiros são necessários que haja modificações significativas no que tange as regras para uso do aplicativo, o cadastro mais específico do usuário e a disponibilização de fotos no momento em que a corrida for solicitada para ambos os lados, garantindo uma viagem mais segura.

A fim de assegurar os direitos das mulheres é necessário citar que a violência contra as mulheres vem crescendo absurdamente nesses últimos anos, sendo de extrema importância facultar a passageira sobre o sexo de quem irá prestar o serviço de transporte individual.

O Projeto de lei busca ampliar esses recursos de segurança para todas as empresas de aplicativos. As sugestões propostas exigem a identificação de motoristas e usuários para evitar o uso de dados falsos.

Além disso, as empresas deverão disponibilizar em seus aplicativos o “botão do pânico” para motoristas e passageiros. Caso alguns desses se encontre em situação de risco, poderá usar o botão que deverá identificar o carro, placa e o percurso que está realizando naquele momento para uma central da empresa ou para a polícia, conforme ficar regulamentado.

Brasília 12 de fevereiro de 2020.

CELINA LEÃO
Deputada Federal PP/DF

PROJETO DE LEI N.º 308, DE 2020 **(Da Sra. Marília Arraes)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre o cadastro de motoristas e usuários em aplicativos de transporte de passageiros ou cargas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1572/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. Os aplicativos de transporte de cargas ou de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão exigir a apresentação de documento oficial com foto no momento do cadastramento de prestadores de serviços e de usuários.

Parágrafo único. A foto do prestador de serviço e do usuário devem

estar disponíveis à contraparte durante a prestação do serviço.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor trinta dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A facilidade propiciada pelas novas ferramentas de transporte de passageiros e cargas no meio urbano conferiu novo dinamismo às relações entre cidadãos, taxistas e motoristas profissionais. Redução de custos, aumento de produtividade, diminuição da ociosidade e ganhos de eficiência são os principais benefícios advindos da popularização de aplicativos como Uber, Rappi, 99Taxi, Cabify e iFood, apenas para citar alguns.

O crescimento de casos de assalto, sequestro, invasão de domicílio e mesmo assassinato, tanto de motoristas quanto de passageiros ou usuários dessas plataformas, é uma consequência lamentável do crescimento do setor. A extrema simplicidade do processo de cadastro de usuários desses aplicativos significa, em alguns casos, uma série ameaça à segurança dos demais participantes, na medida em que um criminoso mal-intencionado pode facilmente imiscuir-se entre cidadãos de bem para, durante a prestação de um serviço de transporte, criar uma situação favorável ao cometimento de uma variedade de delitos.

Entendemos que existe uma solução tecnológica muito simples e de baixo custo que, se fosse adotada obrigatoriamente pelos aplicativos de transporte, redundaria em enorme ganho de segurança para todos os usuários dessas ferramentas. A solução consiste em obrigar que tais aplicativos exijam a apresentação de documento oficial no cadastramento tanto de clientes quanto de prestadores de serviço e em impor que a foto do motorista e do cliente estejam disponíveis à contraparte durante a prestação do serviço. Desta forma, ambas as partes seriam capazes de identificar positivamente a outra parte, dificultando a atuação de pessoas aproveitadoras e mal-intencionadas.

É com o objetivo de implementar a proposta acima descrita que oferecemos este Projeto de Lei. P texto propõe incluir artigo à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para determinar que aplicativos de transporte de cargas ou de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão exigir a apresentação de documento oficial com foto no momento do cadastramento de prestadores de serviços e de usuários. Estabelece, ainda, que a foto do prestador de serviço e do usuário devem estar disponíveis à contraparte durante a prestação do serviço.

Certos de que com a presente medida estamos contribuindo para a segurança dos cidadãos, conclamo os nobres pares a votarem favoravelmente ao projeto.

Sala das Sessões, em 12 de fevereiro de 2020.

Deputada **MARÍLIA ARRAES**
PT/PE

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 328, DE 2020

(Do Sr. Luis Miranda)

Dispõe sobre mecanismos de segurança em aplicativos de transportes.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2143/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre mecanismos de segurança em aplicativos de transportes.

Art. 2º Os provedores de aplicações que prestam serviços de transportes por aplicativo, devem disponibilizar o “Botão do Pânico” nos veículos como funcionalidade, capaz de emitir alerta de ameaça com localização em tempo real a uma unidade policial.

Parágrafo Único. Os mecanismos de segurança previstos nesta Lei e detalhados em regulamentação não impedem o desenvolvimento de outras estratégias dos provedores de aplicações que visem à segurança dos usuários e dos prestadores de serviços.

Art. 3º Ficam todos os proprietários e/ou motoristas, previstos no artigo anterior, obrigados a instalarem câmeras em seus veículos particulares com gravação remota para a prestação do serviço.

Art. 4º Todos os veículos previsto nesta lei, serão devidamente identificados pelos provedores de aplicações e visível ou visíveis aos usuários dos serviços.

Art. 5º Serão utilizados obrigatoriamente cartão pré-pago ou qualquer outra forma digital de pagamento.

Art. 6º Os dispêndios previstos nesta lei, deverão recair sobre as companhias de transportes de aplicativos.

Art. 7º Para as indenizações à família pela morte dos profissionais será obrigatório seguro de vida e/ou acidente.

Art. 8º As plataformas de aplicações deverão manter cadastro específico, como identidade e CPF, bem como cópia de ambos os documentos, tanto do prestador de serviço, como do usuário, além de outros documentos necessários a identificação exigido pela plataforma.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A segurança nos aplicativos de transportes é um tema que deixa a população e principalmente os motoristas preocupados.

No dia 17 de outubro de 2019, foi apresentado um requerimento de audiência pública na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado. O requerimento nº 163/2019, aprovado no dia 30 de outubro de 2019, convidou várias autoridades. A audiência foi realizada no dia 03 de Dezembro de 2019, com a finalidade de discutir a segurança dos aplicativos transportes.

Não bastasse isso, notícias recentes, como uma matéria veiculada pelo correio braziliense, no dia 10 de Fevereiro de 2020, diz que mais dois motoristas de aplicativo foram assassinados no Distrito Federal no domingo, 09 de Fevereiro de 2020. À noite, a Polícia Militar informou que localizou o corpo de Ângelo Sebastião Ávila, 71 anos, com diversas perfurações de arma branca pelo corpo, entre o Parque Marajó, em Valparaíso (GO), e Alphaville, um distrito de Cristalina (GO). Segundo a corporação, a vítima, que era sargento aposentado da PM, atendeu a uma corrida no Terminal Rodoviário de Sobradinho, com destino ao Parque Marajó. Até o fechamento da edição, nenhum suspeito havia sido preso.

A outra vítima, Túlio Russel Cesar, 27 anos, foi encontrada morta, junto ao carro que dirigia, em uma estrada de chão no Sol Nascente. Poucas horas depois, a Polícia Civil deteve dois suspeitos, entre eles, um menor de idade. O caso é investigado como latrocínio pela 23ª Delegacia de Polícia (P Sul — Ceilândia). O adolescente foi liberado.

À Polícia Civil, a esposa do motorista contou que Túlio costumava trabalhar durante a madrugada aos fins de semana e que ela acompanhava o percurso dele em tempo real. A mulher decidiu procurar a delegacia, no início da manhã, após notar que o motorista estava parado no Sol Nascente havia mais de duas horas. “Ela foi até a 24ª Delegacia de Polícia (Setor O — Ceilândia) e relatou o fato. Os agentes foram ao local indicado pelo GPS e encontraram Túlio morto”, detalhou o delegado adjunto da 23ª DP, Maurício Iacozzilli. A 23ª DP ficou à frente do caso devido à área ser de responsabilidade da unidade.

O Corpo de Bombeiros também foi acionado. Por volta das 7h30, a

corporação recebeu um chamado para atender uma vítima que teria sido agredida e estaria desacordada, mas, ao chegarem ao local, bombeiros se depararam com o motorista morto.

Túlio foi atingido com um tiro na cabeça. O celular da vítima não foi localizado. Entre os pertences no carro, estavam uma caixa de ferramentas e um casaco. O veículo foi encaminhado para uma perícia mais detalhada em busca de mais provas sobre a autoria do crime, como digitais. O jovem fazia corrida em duas plataformas — 99 Táxi e Uber. A Polícia solicitou informações às duas empresas sobre a última corrida feita pela vítima.

São situações como essas que não podem prosperar, além disso, não só o Distrito Federal como outros Estados sofrem com o mesmo problema.

Com as medidas sugeridas, esperamos contribuir para que uma maior segurança no uso dos aplicativos de transportes. Por esse motivo, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 13 de Fevereiro de 2020.

**Deputado LUIS MIRANDA
(DEM-DF)**

PROJETO DE LEI N.º 329, DE 2020 **(Do Sr. Julio Cesar Ribeiro)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação facial ou biométrica e pagamento por meios eletrônicos em veículos particulares que exerçam transporte de passageiros via aplicativos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5819/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação facial ou biométrica e pagamento por meios eletrônicos em veículos particulares que exerçam transporte de passageiros via aplicativos.

Art. 2º Ficam os responsáveis pelo aplicativo de transporte, implementar a identificação facial ou biométrica dos passageiros ao ser realizada a chamada da viagem.

§ 1º Os responsáveis pelo aplicativo de transporte, deverá no momento do primeiro cadastro do passageiro, solicitar que seja encaminhado documentos comprobatórios de antecedentes criminais, a fim de que seja verificada a situação do passageiro.

§ 2º A certidão a que refere o inciso anterior deverá ser solicitada pelo aplicativo ao passageiro, a cada 1 (um) ano, a fim de que seja atualizado o cadastro.

Art. 3º A contra prestação do serviço, somente poderá ser pago por meios eletrônicos, a serem processadas somente pelos aplicativos, no encerramento da viagem.

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

JUSTIFICAÇÃO

Cresce a cada dia o número de violência contra motoristas de aplicativos de transporte particular.

A referida proposição tem a identificação do passageiro assim que for realizada a chamada de viagem, por meio de reconhecimento facial ou por meio de biometria.

Ademais, estamos propondo que o pagamento da viagem realizada seja efetuado apenas por meio digital.

O sistema promoverá mais segurança ao motorista de aplicativo e ao próprio passageiro, e nos casos aonde ocorrer o crime, será mais fácil à identificação dos infratores e a forma como ocorreu o crime e punir os responsáveis.

Assim, é indubitável que o presente projeto de lei traz importante ponto em nosso ordenamento jurídico, motivo pelo qual contamos com o apoio de nossos ilustres Pares no Congresso Nacional para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2020.

Deputado JULIO CESAR RIBEIRO

PROJETO DE LEI N.º 387, DE 2020 **(Do Sr. Vaidon Oliveira)**

Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre as diretrizes da política Nacional de Mobilidade Urbana.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-308/2020.

A lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com o acréscimo dos seguintes artigos que citam as obrigações dos usuários do transporte público privado individual de passageiros, nos termos do inciso VI do art. 5º da lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

“Art. 1º São obrigações dos usuários:

I - anexar ao cadastro: uma foto recente do rosto;

II - um contato de emergência com número e nome completo.

Art. 2º Os dados citados nos artigos anteriores deverão ser solicitado pelo aplicativo aos usuários, no ato do cadastramento e sempre a cada 1 (um) ano, por meio eletrônico.

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

JUSTIFICATIVA

Esta proposição consiste na alteração da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Pois, pautado no art. 5º dessa mesma lei citada acima onde fala dos “Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana” no inciso VI, diz: “segurança no deslocamento de pessoas” que tem-se então como um princípio a segurança das pessoas que são usuários do serviço prestado por esses motoristas, e que os mesmos, também precisam estar seguros para poder exercer o seu trabalho.

Visando a segurança tanto do usuário como do motorista, é necessário que a lei seja alterada para que maiores informações do usuário sejam disponibilizadas na hora do cadastramento. A inserção da foto do rosto, atualizada sempre a cada ano, dará então ao motorista a possibilidade da conferência do(a) solicitante da viagem com a pessoa a adentrar ao veículo pelo motorista.

O contato de emergência, atualizado sempre a cada ano, é uma necessidade básica para casos circunstâncias e/ou emergenciais como uma súbita alteração na estabilidade da saúde do passageiro, dando assim a opção ao motorista para entrar em contato e notificar o ocorrido.

Diante de um cenário desolado que se tem de diversos casos ocorridos onde motoristas de aplicativos são facilmente vítimas de crimes, é notório que a inserção desses dados a mais dos usuários não sancionam todas as possibilidades de um crime, assim como os que vêm ocorrendo com a classe, mas que aumentará ainda mais a segurança dos usuários e dos motoristas de aplicativo.

Brasília, 19 de fevereiro de 2020

Deputado VAIDON OLIVEIRA

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro

de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....

Seção II

Dos princípios, diretrizes e objetivos da política nacional de mobilidade urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias

renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)](#)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 430, DE 2020

(Do Sr. Alexandre Frota)

Acrescenta artigo e incisos à Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, para aperfeiçoar o regulamento de transporte individual privado de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9703/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº: 13.640, de 26 de março de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 3-A As empresa que explorem a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, se obrigam a tomar as seguintes medidas de segurança:

§ 1º Criação de um sistema de monitoramento remoto de segurança dos seus motoristas cadastrados, que deve ser integrado a Secretarias de Segurança Publica dos Estados e do Distrito Federal;

§ 2º Criação do botão do pânico, para maior segurança dos seus motoristas cadastrados;

§ 3º Os usuários, tanto motoristas, quanto usuários do serviço deveram ter a sua fotografia cadastrada na plataforma do aplicativo. “ (NR)

Art.2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei é um ponto de partida para tentarmos diminuir o numero de ataques e mortes de motoristas de aplicativos, como UBER, CABIFY, 99, etc.

Infelizmente a facilidade de cadastramento nos serviços de aplicativo expõem

os motoristas a verdadeiras aventuras, sabendo o momento que sai de casa, mais não sabe se retorna ao seu lar.

A ideia do central do projeto de Lei é obrigar as empresas a criar sistemas de monitoramento dos seus motoristas em tempo real, fornecer a possibilidade de acionamento do botão do pânico e fornecer ao motorista a fotografia do usuário quem solicitou a corrida.

Mais de 1,5 mil motoristas de aplicativos como Uber, Cabify e 99 já se cadastraram como microempreendedor individual (MEI) no Brasil. Os motoristas de aplicativos foram autorizados a aderir ao MEI em agosto, na categoria de outros transportes rodoviários de passageiros não especificados.

Ou seja, são trabalhadores que geram fortunas as empresas e não tem a mínima segurança para desempenhar as suas funções.

Com 600 mil motoristas cadastrados e faturamento de R\$ 3,7 bilhões, Brasil é segundo maior mercado da Uber no mundo, merecendo um olhar diferenciado.

Assim, convido meus nobres Pares para colaborar nessa discussão.

Sala das Sessões, em 03 de março de 2020.

Deputado ALEXANDRE FROTA

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 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º
"

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

"Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
 II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
 III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991."

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
 II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
 III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
 IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros."

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

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
 Dyogo Henrique de Oliveira
 Gilberto Kassab

PROJETO DE LEI N.º 594, DE 2020 **(Do Sr. Mário Heringer)**

Altera o art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para exigir que os veículos utilizados para transporte remunerado privado individual de passageiros apresentem identificação da empresa junto à qual o motorista é credenciado, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4309/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera o art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, de modo a exigir que os veículos utilizados para transporte remunerado privado individual de passageiros apresentem identificação da empresa junto à qual o motorista é credenciado.

Art. 2º. O art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, incluído pelo art. 3º da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ [Art. 11-B.](#) ”

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima, às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal **e às exigências desta Lei.**

§1º A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

§2º Os veículos utilizados para fins de transporte remunerado privado individual de passageiros devem apresentar identificação da empresa junto à qual o motorista é cadastrado, visível do exterior, na forma do regulamento” (NR).

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

JUSTIFICATIVA

O serviço de entrega de alimentos via aplicativo no Brasil já é feito com o uso de equipamento identificado com o nome da empresa à qual o entregador é cadastrado. Isso confere maior segurança ao consumidor quando do recebimento do produto, não restando dúvidas sobre se tratar da empresa à qual apresentou sua demanda. Além disso, com suas caixas térmicas caracterizadas, os entregadores por aplicativo podem ser facilmente reconhecidos nas ruas, inclusive para fins de denúncia de má conduta.

A presente proposta exige que haja semelhante identificação nos veículos que realizam o transporte remunerado privado individual de passageiros por

aplicativo, na forma do regulamento, de modo a que seus usuários e outras pessoas, inclusive a autoridade de trânsito, possam reconhecer os veículos a certa distância. Essa identificação, como dito, confere segurança ao usuário, bem como permite o reconhecimento por terceiros, inclusive para fins de eventual denúncia.

Semelhante exigência já vigora em outros países, como Portugal, por exemplo, onde se entende que os veículos que realizam transporte por aplicativo devem ser descaracterizados, mas não anônimos, visto que empresas não devem operar em condição de anonimato.

Acredito que o presente projeto de lei contribui para a segurança dos usuários de transporte por aplicativo, não produzindo qualquer prejuízo para as empresas que atuam no setor. Trata-se, apenas, de um aprimoramento na oferta dessa modalidade de serviço.

Pelo exposto, peço aos colegas a aprovação da presente matéria.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2020.

Deputado **MÁRIO HERINGER**
PDT/MG

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO II

**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO**
.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado

individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

"Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
 II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
 III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991."

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
 II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
 III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
 IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros."

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

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Dyogo Henrique de Oliveira

Gilberto Kassab

PROJETO DE LEI N.º 665, DE 2020

(Do Sr. Bibó Nunes)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, dispondo sobre medidas de segurança para o transporte remunerado privado individual de passageiros e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-9703/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre medidas de segurança para o transporte remunerado privado individual de passageiros e dar outras providências.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 11-C:

“Art. 11-C Os aplicativos de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão:

I – previamente cadastrar os usuários que optem pela forma de pagamento em dinheiro com registro de identificação civil, fotografia atualizada e senha pessoal;

II - disponibilizar aos motoristas o nome e a fotografia dos usuários que optem pela forma de pagamento em dinheiro para fins de reconhecimento fisionômico, vedada a divulgação de quaisquer outros dados pessoais;

III – manter acesso ao aplicativo pelos motoristas e passageiros mediante senha e validação das chamadas por autenticação em duas etapas;

IV – permitir que os motoristas tenham acesso prévio ao destino final de suas viagens, que deve ser cadastrado no sistema de acordo com localidades conhecidas;

V – permitir que os motoristas possam, a qualquer momento, habilitar o aplicativo para optar pela forma de pagamento que julguem mais segura e adequada;

VI - instalar sistema de videomonitoramento via satélite com tecnologia de sistema de posicionamento global, bem como dispositivo eletrônico de segurança com função de botão do pânico nos veículos que operam o serviço;

VII – manter constantes estudos para viabilidade de medidas que promovam mais segurança aos usuários e motoristas;

VIII – utilizar os sistemas de que trata o inciso VI para remunerar o motorista pelo tempo de espera pelo passageiro que optou pelo pagamento em meio eletrônico, após chegada ao ponto de embarque, inclusive em caso de cancelamento.

§ 1º Os custos decorrentes dos deveres de que trata este artigo não podem ser repassados aos motoristas prestadores dos serviços ou acarretar na diminuição de suas receitas.

§ 2º As imagens e áudios captados pelos sistemas de videomonitoramento referidos no inciso VI devem ser disponibilizados às partes se solicitados para instruir demanda judicial ou administrativa.

§ 3º O botão do pânico de que trata o inciso VI deverá:

I - ser instalado em local discreto, de fácil e exclusivo acesso ao condutor do veículo;

II - acionar automaticamente a central de monitoramento;

III – ser constantemente atualizado, ouvidas as entidades de representação dos motoristas.

§ 4º As imagens e áudios referidos no inciso VI devem ser armazenados pelo período mínimo de 2 anos. ”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor 90 dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem por objetivo trazer para o âmbito da legislação federal as diversas inovações legislativas relativas aos direitos dos prestadores de transporte de aplicativos que foram aplicadas em outras esferas do Poder Público.

O foco das medidas propostas é o de estabelecer maior segurança aos motoristas e aos usuários dos serviços de transporte privado por aplicativos, bem como fomentar o aperfeiçoamento das condições de trabalho.

As medidas se mostram necessárias em um contexto no qual crescem as ocorrências de violência contra motoristas de aplicativo em todo o Brasil, com consecutivos casos de mortes, sequestros relâmpagos, roubos e furtos - o que tem causado insegurança para tais profissionais.

Dessa forma, este Projeto de Lei estabelece uma série de medidas para melhorar a segurança do serviço, tanto para os motoristas, quanto para os passageiros, como, por exemplo, a obrigatoriedade de que os cadastros dos usuários deverão conter foto para visualização dos motoristas – algo que se considera fundamental para a melhora do nível de segurança.

Outros pontos considerados fundamentais são a instalação de sistema de videomonitoramento via satélite com tecnologia de sistema de posicionamento global, bem como dispositivo eletrônico de segurança com função de botão do pânico nos veículos que operam o serviço.

Diante do exposto, peço aos nobres Parlamentares desta Casa o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado BIBO NUNES

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

PROJETO DE LEI N.º 811, DE 2020

(Do Sr. José Guimarães)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de identificação biométrica de usuários de aplicativos de transporte de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-329/2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. Os aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede utilizadas para transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei deverão exigir a identificação biométrica do usuário no momento do início da prestação do serviço.

Parágrafo único. A coleta, o tratamento e o compartilhamento de dados biométricos pelos aplicativos devem obedecer às disposições da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor trinta dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A violência urbana, notadamente em nossas capitais, avança em um

ritmo alarmante. Os criminosos lançam mão de toda e qualquer oportunidade para encontrar vítimas para o cometimento dos mais variados crimes, especialmente roubo, sequestro, estupro e latrocínio. A certeza da impunidade é tamanha que, se existe algum segmento da sociedade vulnerável, é apenas uma questão de tempo até que seja assolado pela criminalidade.

Paralelamente a esse fenômeno, presenciamos, nos últimos anos, o surgimento dos aplicativos de transporte individual de passageiros, como Uber, Cabify e 99, com várias características que os tornam extremamente atraentes aos usuários e motoristas. Simplicidade no cadastramento, usabilidade intuitiva, burocracia quase nenhuma, agilidade, preços baixos e sistemas de qualificação dos motoristas tornam tais ferramentas opções interessantes frente ao tradicional taxi. Com essas ponderações, não surpreende o crescimento vertiginoso visto na adoção de aplicativos de transporte nos últimos anos.

Contudo, é justamente nas facilidades propiciadas por essas aplicações que reside o maior perigo para os cidadãos, especialmente os motoristas. A simplicidade no processo de cadastramento dos usuários combinada com a pouca ou inexistente exigência documental tornam os referidos sistemas meios perfeitos para os criminosos angariarem vítimas para a perpetração de latrocínios, sequestros e roubos.

O noticiário recente dá uma dimensão do tamanho do problema. Apenas nos dois primeiros meses deste ano, quatro motoristas de aplicativos foram assassinados no Distrito Federal⁴. Há diversos casos de assassinatos em outros Estados, alguns dos quais precisarão ainda ser apurados para que se descubra se os crimes têm relação com o uso do aplicativo⁵. Em outra ocorrência registrada no Distrito Federal, o trabalhador seria vítima de latrocínio, mas sobreviveu porque a arma do criminoso não disparou⁶. Diante da quantidade de ocorrências, os motoristas já organizaram manifestações em diversas capitais, como Brasília⁷ e Vitória⁸.

A precariedade da situação dos motoristas deriva, primordialmente, da facilidade com que novos usuários podem se cadastrar nos aplicativos de transporte. O fato de não se exigir nenhum tipo de documento ou verificação de autenticidade dos dados informados significa que criminosos têm total liberdade para criar quantas contas quiserem, mediante o fornecimento de informações falsas,

⁴https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2020/02/10/interna_cidadesdf,827042/motoristas-de-app-pedem-mais-seguranca-apos-assassinato.shtml, acessado em 21/2/20.

⁵ Por exemplo, o caso do motorista de aplicativo assassinado em Fortaleza - CE, <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/01/20/motorista-de-aplicativo-e-encontrado-morto-com-marcas-de-perfuracoes-no-bairro-moura-brasil-em-fortaleza.ghtml>, e o do motorista assassinado em Jaboatão dos Guararapes - PE, <https://tvjornal.ne10.uol.com.br/bronca-24-horas/2020/02/19/motorista-de-aplicativo-e-assassinado-a-tiros-em-candeias-184318>, acessados em 21/2/20.

⁶ Veja <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/02/15/bala-fica-presa-no-cano-de-revolver-durante-assalto-a-motorista-de-aplicativo-no-df.ghtml>, acessado em 21/2/20.

⁷ <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/01/23/motoristas-de-aplicativo-fazem-buzinaco-contrainseguranca-apos-mortes-de-colegas-no-df.ghtml>, acessado em 21/2/20.

⁸ <https://www.agazeta.com.br/es/policia/apos-morte-de-colega-motoristas-de-aplicativo-fazem-protesto-em-vitoria-0220>, acessado em 21/2/20.

dificultando tremendamente o trabalho de investigação policial posterior.

De todo modo, a adoção de algum tipo de exigência documental, ainda que representasse um ganho de segurança para os motoristas, não seria suficiente, haja vista a facilidade com que criminosos são capazes de falsificar documentos. A implementação de um sistema de identificação biométrica parece-nos uma solução adequada. Por um lado, o fato de o próprio Tribunal Superior Eleitoral – TSE, bem como grandes bancos de varejo brasileiros, adotarem soluções baseadas em biometria para validarem a identificação de pessoas atesta, de forma inquestionável, a segurança propiciada por esse tipo de solução. Por outro lado, a popularização dos sensores e detectores biométricos nos *smartphones* significa que essas soluções estão se tornando baratas e, além disso, que grande parte da população já está familiarizada com esse tipo de ferramenta, facilitando sua aceitação pelo público em geral.

Ante o exposto, e com o objetivo de garantir a segurança dos motoristas de aplicativos, apresentamos o presente projeto. A proposição insere novo artigo à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para determinar que os aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão exigir a identificação biométrica do usuário no momento do início da prestação do serviço. Dessa forma, estaremos aumentando substancialmente a segurança para os motoristas, sem causar grandes transtornos para os usuários ou para as plataformas.

Certos de que com este projeto estaremos contribuindo para a segurança de nosso povo trabalhador, conclamo os nobres pares a votarem favoravelmente à medida.

Sala das Sessões, em 23 de março de 2020.


Deputado JOSÉ GUIMARÃES

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro

de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

.....

.....

LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais

(LGPD) ([Ementa com redação dada pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019](#))

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o tratamento de dados pessoais, inclusive nos meios digitais, por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, com o objetivo de proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural.

Parágrafo único. As normas gerais contidas nesta Lei são de interesse nacional e devem ser observadas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019](#))

Art. 2º A disciplina da proteção de dados pessoais tem como fundamentos:

I - o respeito à privacidade;

II - a autodeterminação informativa;

III - a liberdade de expressão, de informação, de comunicação e de opinião;

IV - a inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;

V - o desenvolvimento econômico e tecnológico e a inovação;

VI - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e

VII - os direitos humanos, o livre desenvolvimento da personalidade, a dignidade e o exercício da cidadania pelas pessoas naturais.

PROJETO DE LEI N.º 732, DE 2021 **(Do Sr. Helio Lopes)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar a segurança do motorista no transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-665/2020.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. HÉLIO LOPES)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar a segurança do motorista no transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar a segurança do motorista no transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado para aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede que cumpram as seguintes condições:

I – informar ao motorista, via aplicativo ou plataforma, o perfil do passageiro com foto, contendo seu histórico e avaliação, antes do eventual aceite da corrida;

II – informar ao motorista, via aplicativo ou plataforma, o destino final do passageiro, antes do eventual aceite da corrida;

III – não permitir que um passageiro peça o transporte para terceiros, ou que a viagem seja compartilhada com outros passageiros, sendo o transporte pessoal e intransferível.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos neste artigo caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

Art 3º Esta lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A tecnologia de aplicativos veio revolucionar o setor de transporte remunerado privado individual de passageiros no Brasil. Estima-se que haja dezenas de milhões de usuários de aplicativos de transporte. Só o Uber, por exemplo, já conta com cerca de 22 milhões de usuários e com 600 mil motoristas parceiros¹. O surgimento dos aplicativos veio facilitar a vida de passageiros, dando-lhes oportunidade de escolha a preços mais acessíveis e criar oportunidades de trabalho para motoristas, possibilitando a obtenção de renda adicional para várias famílias.

Embora a nova solução tecnológica tenha se tornado popular rapidamente, a relação entre motorista, passageiros e Poder Público carecia de alguma regulação para emprestar segurança jurídica e pessoal tanto a motoristas quanto a passageiros.

Diante disso, a abertura do mercado para os aplicativos e sua regulação por meio da Lei nº 13.640/2018 por esse Congresso Nacional propiciaram, dentre outras conquistas, extensa segurança para os passageiros, por meio da imposição de várias exigências sobre os motoristas. Dentre elas podemos citar: (i) a exigência de Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (ii) a exigência de que o veículo atenda a requisitos de idade máxima e características exigidas pela autoridade pública de trânsito local; (iii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais; (iv) exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

Todas as exigências acima expostas criam uma barreira razoável à circulação de motoristas criminosos ou com veículos em estado inadequado ou potencialmente lesivo para os passageiros. Fica claro, portanto, que o problema da proteção de passageiros de aplicativos de transporte já se encontra ao menos parcialmente resolvido.

¹ Veja em: <https://exame.abril.com.br/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>. Acesso em 27/02/2020.

Do lado dos motoristas, contudo, a oferta do serviço permanece desregulada, o que muitas vezes coloca em perigo a sua integridade física. Há notícias, cada vez mais comuns, sobre crimes que atentam contra a vida e o patrimônio de motoristas de aplicativos, perpetrados por passageiros criminosos. Relatos e registros de sequestros, roubos e latrocínios vêm se tornando corriqueiros.

Apenas para ficar num exemplo recente, no dia 25/02/2020 três adolescentes e um homem sequestraram e espancaram um motorista de aplicativos em Brasília e, na fuga, capotaram o carro. Exemplos como esse se alastraram pelo Brasil, que já teve pelo menos 16 mortes de motoristas que aceitaram pagamento em dinheiro². Isso porque os aplicativos não raro dificultam a identificação adequada do passageiro, ou não mostram eventual destino perigoso.

Para enfrentar este problema, este projeto de lei pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para determinar que o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente seja autorizado para aplicativos que cumpram condições pré-estabelecidas.

Primeiro, caberá ao aplicativo o dever de informar ao motorista, via aplicativo, o perfil do passageiro com foto, contendo seu histórico e avaliação. Segundo, o aplicativo deverá sempre informar ao motorista o destino final do passageiro, antes do eventual aceite da corrida. Por fim, o aplicativo de transporte não deverá permitir que um passageiro peça o transporte para terceiros, ou que a viagem seja compartilhada com outros passageiros, sendo o transporte pessoal e intransferível. Esse último requisito se explica porque o compartilhamento de viagem ou o pedido de viagens para terceiros é meio comum de esconder a identidade do criminoso e facilita o cometimento de crimes contra motoristas.

Como penalidade para o descumprimento dessas obrigações, sugerimos que a exploração do transporte privado individual de passageiros

² Veja em: <https://www.nytimes.com/2019/08/23/business/how-uber-got-lost.html>. Acesso em 27/02/2020.

sem a observação desses requisitos seja considerada transporte ilegal de passageiros, com todas as penalidades daí resultantes.

Assim, frente a conveniência e oportunidade da presente proposição, conclamamos o apoio dos nobres parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado HÉLIO LOPES

2020-927



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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou

mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes

diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

.....

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º

.....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.400, DE 2022

(Do Sr. José Nelto)

Dispõe sobre a disponibilização de cadastro de entregadores a domicílio.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-308/2020.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022(Do Sr. **JOSÉ NELTO**)

Dispõe sobre a disponibilização de cadastro de entregadores a domicílio.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - As companhias, empresas ou plataformas que realizam entregas a domicílios deverão obrigatoriamente criar um cadastro de entregadores e manter afixado o número profissional de identificação ou código QR de cada um deles, de forma visível, no colete, mochila ou bauleto.

Art. 2º - No site, aplicativo ou plataforma da empresa responsável pela entrega, deverá conter um campo para que qualquer pessoa possa pesquisar, de maneira fácil e rápida, o número de identificação, com foto, dados completos e telefone, para contato do entregador.

Art. 3º - O entregador que se recusar a manter o número profissional ou código QR de identificação de forma visível no colete, mochila ou bauleto não poderá realizar entregas através daquela empresa pelo período de 02 (dois) meses.

Parágrafo único - O entregador que reiteradamente se recusar a manter o número de identificação de forma visível será desligado em definitivo da empresa.

Art. 4º - As companhias, empresas ou plataformas de entregas que não criarem o cadastro de entregadores e/ou não disponibilizarem o número profissional de identificação ou código QR, incorrerá em pagamento de multa diária de (100) de cem reais.

Art. 5º - O número deverá ser obrigatoriamente de uso apenas profissional, e os dados deverão ser constantemente validados pela empresa responsável.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220649314400>



Art.6º- As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, consignadas no orçamento, suplementadas, se necessário.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 8º - Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem como intuito resguardar a vida de diversos consumidores que muitas vezes se encontram em situações desagradáveis por pessoas se passando por entregadores à domicílio, utilizando da mochila ou perfil dos trabalhadores para se aproximar das vítimas e furtá-las.

O número de assaltos praticados por falsos entregadores de aplicativo tem crescido em diversas regiões e principalmente em São Paulo. Os bandidos, geralmente armados, colecionam cada vez mais vítimas. A disparada dos casos fez com que, em março, a Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (Abrasel) procurasse a Secretaria da Segurança Pública de São Paulo (SSP-SP) para tratar do assunto. A Abrasel enviou um ofício para o secretário João Camilo de Campos no qual sugere às empresas de entrega por aplicativo que “(sejam) mais rigorosas na seleção dos entregadores, também adotem algum tipo de dispositivo de segurança, como grafar o número do entregador em letras bem grandes na parte de trás e nos lados da caixa que porta as embalagens, facilitando a identificação deles por quem está na rua ou em carros”.¹ Os criminosos usam as mochilas, obtidas muitas vezes em grupos nas redes sociais, para não chamar a atenção das vítimas. O aumento deste tipo de crime provocou reações entre associações de entregadores, que demandam que a atividade seja mais regulamentada, e entre donos de

¹ istoe.com.br/sp



restaurantes, que pedem que os aplicativos tomem medidas contra a ação de criminosos.²

Em virtude disso, a proposição tem como objetivo regulamentar o serviço com a criação de uma plataforma de amplo e fácil acesso dos consumidores, para que ao realizarem um pedido e forem receber os mesmos poderão associar o número descrito no aplicativo ao mesmo número gravado no colete do entregador, e assim terão a segurança de que realmente se trata de um trabalhador, evitando possíveis fraudes e alegações de terceiros mal intencionados.

Diante do que já exposto, torna-se de suma importância a efetivação da proposta em questão.

Assim, rogo aos pares a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(PP/GO)



² g1.globo.com

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220649314400>



PROJETO DE LEI N.º 2.385, DE 2022

(Do Sr. Luis Miranda)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a identificação do motorista em local visível no veículo do transporte individual.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-594/2020.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. LUIS MIRANDA)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a identificação do motorista em local visível no veículo do transporte individual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a identificação do motorista em local visível no veículo do transporte individual.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11-A.

Parágrafo único.

.....

IV. definição de modelo de credencial com fotografia do motorista e informações da autorização a ser ostentada em local visível no veículo.” (NR)

“Art. 12-A
.....

§ 4º Os veículos utilizados no serviço de que trata o *caput* deverão ostentar, em local visível, credencial em modelo definido pelo poder concedente, com fotografia do motorista e informações da autorização.” (NR)

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



* C D 2 2 0 6 3 4 5 8 6 6 0 *



JUSTIFICAÇÃO

A recente introdução da tecnologia na comunicação entre passageiros e prestadores de serviço de transporte provocou profunda revolução na dinâmica da mobilidade individual nas cidades. Vimos crescer a oferta do serviço e, por consequência, a queda das tarifas, o que democratizou o acesso a essa alternativa de deslocamento.

Entretanto, com o aumento exponencial da utilização desse modelo de serviço, experimentamos também o incremento das ocorrências relacionadas à segurança pública. Alguns viram nessa nova realidade uma oportunidade para aplicar golpes e cometer crimes. Ao se passarem por motoristas do transporte privado, os criminosos atraem as vítimas para seus veículos e cometem assaltos e outros tipos de violência.

Com o intuito de oferecer mais segurança aos passageiros dessa modalidade de transporte, oferecemos a presente proposição, que torna obrigatória a exibição de credencial com foto e informações do condutor e do veículo. Acreditamos que esse será um mecanismo útil para que o passageiro possa, antes de embarcar, verificar a legitimidade do condutor que lhe atende.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado LUIS MIRANDA

2022-8869



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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. [*\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013, e declarado inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.337/2015, publicada no DOU de 11/3/2021\)*](#)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013, e declarado inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.337/2015, publicada no DOU de 11/3/2021\)*](#)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013, e declarado inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.337/2015, publicada no DOU de 11/3/2021\)*](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do *caput* deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

- I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e
- II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no *caput* deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.932, DE 2022

(Do Sr. Alex Manente)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de sistema de monitoramento por câmera de segurança nos veículos que prestam serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5821/2016.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022
(Do Sr. Alex Manente)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de sistema de monitoramento por câmera de segurança nos veículos que prestam serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional.

Apresentação: 07/12/2022 09:11:06.747 - MESA

PL n.2932/2022

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas permissionárias ou autorizatárias de serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional ficam obrigadas a manter sistema de monitoramento por câmera de segurança nos veículos.

Art. 2º As prestadoras de serviços de que trata o artigo anterior devem manter no interior de cada veículo aviso aos usuários sobre o monitoramento por meio de câmera de segurança.

Art. 3º O descumprimento ao que dispõe a presente Lei acarretará à empresa infratora multa no valor definido conforme regulamento, cujos valores devem ser destinados ao Fundo Nacional de Segurança Pública, previsto na Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018.

Art. 4º O tratamento e a proteção de dados pessoais decorrentes do uso de câmeras devem observar as normas previstas na Lei Geral de Proteção de Dados, instituída pela Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Art. 5º As empresas de que trata o art. 1º desta Lei são obrigadas a fornecer cópias de dados e informações armazenadas constantes de seus arquivos mediante requisição judicial ou da autoridade policial que se fizer necessária para o fim de subsidiar a apuração de infração penal.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 180 dias após a sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional deve ocorrer em observância às condições de regularidade, eficiência e segurança dos usuários, conforme estabelece a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Apesar de a garantia dos usuários do serviço de transporte ser obrigação, verificam-se alarmantes índices de violências cometidas em viagens interestaduais, que acarretam riscos aos passageiros nas locomoções, inclusive com registros de delitos como assédio sexual, furto, roubo e até mesmo lesão corporal.

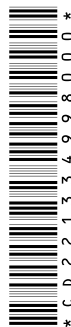
Recentemente, foi noticiada pela imprensa brasileira o caso de uma jovem que teve grande parte de sua face lesionada por meio de corte realizado por objeto perfurante, enquanto dormia, durante uma viagem interestadual da Bahia para o Pernambuco.¹

As sequelas dos crimes ocorridos dentro de transportes coletivos de passageiros e o impacto psicológico causados às vítimas de crimes, como no caso citado acima, reclamam a necessidade da adoção de mecanismos para aumentar a segurança dos passageiros e dos motoristas.

Com o objetivo de reduzir a insegurança dos passageiros, esta proposição determina que as empresas responsáveis pelo transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros instalem sistema de monitoramento por câmera de segurança no interior dos veículos, com o objetivo de prevenir esses episódios de violência, bem como facilitar a identificação do autor de crimes durante o percurso. Além disso, determina que o tratamento do material deverá seguir as orientações de segurança e direito à privacidade, previstos na Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e que as empresas deverão fornecer o material para a devida apuração de delitos.

Assim, considerando que o uso de câmeras aumenta a segurança e contribui para a redução de crimes, solicitamos apoio dos nobres pares para a aprovação desta proposição que visa garantir o direito à segurança e integridade física dos usuários desse serviço.

1 https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2022/12/04/interna_nacional,1429483/amp.html



Sala das Sessões, em 07 de dezembro de 2022.

Deputado Alex Manente
Cidadania/SP

Apresentação: 07/12/2022 09:11:06.747 - MESA

PL n.2932/2022



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 13.756, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2018

Dispõe sobre o Fundo Nacional de Segurança Pública (FNSP), sobre a destinação do produto da arrecadação das loterias e sobre a promoção comercial e a modalidade lotérica denominada apostas de quota fixa; altera as Leis nºs 8.212, de 24 de julho de 1991, 9.615, de 24 março de 1998, 10.891, de 9 de julho de 2004, 11.473, de 10 de maio de 2007, e 13.675, de 11 de junho de 2018; e revoga dispositivos das Leis nºs 6.168, de 9 de dezembro de 1974, 6.717, de 12 de novembro de 1979, 8.313, de 23 de dezembro de 1991, 9.649, de 27 de maio de 1998, 10.260, de 12 de julho de 2001, 11.345, de 14 de setembro de 2006, e 13.155, de 4 de agosto de 2015, da Lei Complementar nº 79, de 7 de janeiro de 1994, e dos Decretos-Leis nºs 204, de 27 de fevereiro de 1967, e 594, de 27 de maio de 1969, as Leis nºs 6.905, de 11 de maio de 1981, 9.092, de 12 de setembro de 1995, 9.999, de 30 de agosto de 2000, 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, e 10.746, de 10 de outubro de 2003, e os Decretos-Leis nºs 1.405, de 20 de junho de 1975, e 1.923, de 20 de janeiro de 1982.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Fundo Nacional de Segurança Pública (FNSP) e sobre a destinação do produto da arrecadação das loterias, com o objetivo de promover:

I - as alterações necessárias ao funcionamento do FNSP, para conferir efetividade às ações do Ministério da Segurança Pública quanto à execução de sua competência de coordenar e promover a integração da segurança pública em cooperação com os entes federativos; e

II - a consolidação dos dispositivos legais relacionados com a destinação do produto da arrecadação das loterias, para proporcionar clareza e transparência ao sistema de rateio e, por meio de alterações pontuais, garantir recursos às ações de segurança pública.

CAPÍTULO II

DO FUNDO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA (FNSP)

Seção I
Disposições Gerais

Art. 2º O Fundo Nacional de Segurança Pública (FNSP), fundo especial de natureza contábil, instituído pela Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2001, tem por objetivo garantir recursos para apoiar projetos, atividades e ações nas áreas de segurança pública e de prevenção à violência, observadas as diretrizes do Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social.

Parágrafo único. A gestão do FNSP caberá ao Ministério da Segurança Pública.

.....

.....

LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
(LGPD) ([*Ementa com redação dada pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019*](#))

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o tratamento de dados pessoais, inclusive nos meios digitais, por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, com o objetivo de proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural.

Parágrafo único. As normas gerais contidas nesta Lei são de interesse nacional e devem ser observadas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. ([*Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019*](#))

Art. 2º A disciplina da proteção de dados pessoais tem como fundamentos:

- I - o respeito à privacidade;
- II - a autodeterminação informativa;
- III - a liberdade de expressão, de informação, de comunicação e de opinião;
- IV - a inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;
- V - o desenvolvimento econômico e tecnológico e a inovação;
- VI - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e
- VII - os direitos humanos, o livre desenvolvimento da personalidade, a dignidade e o exercício da cidadania pelas pessoas naturais.

Art. 3º Esta Lei aplica-se a qualquer operação de tratamento realizada por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, independentemente do meio, do país de sua sede ou do país onde estejam localizados os dados, desde que:

- I - a operação de tratamento seja realizada no território nacional;
- II - a atividade de tratamento tenha por objetivo a oferta ou o fornecimento de bens ou serviços ou o tratamento de dados de indivíduos localizados no território nacional; ou ([*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 869, de 27/12/2018, convertida na Lei nº 13.853,*](#)

[de 8/7/2019\)](#)

III - os dados pessoais objeto do tratamento tenham sido coletados no território nacional.

§ 1º Consideram-se coletados no território nacional os dados pessoais cujo titular nele se encontre no momento da coleta.

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

I - [\(Revogado pela Medida Provisória nº 870, de 1º/1/2019, convertida na Lei nº 13.844, de 18/6/2019\)](#)

II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;

III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;

IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

V - criar a Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV, sob jurisdição da União, abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

Parágrafo único. O SFV compreende os elementos físicos da infra-estrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente.

.....

PROJETO DE LEI N.º 284, DE 2023

(Do Sr. Léo Prates)

Dispõe sobre regras de segurança para os motoristas por aplicativos, e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-665/2020.



PROJETO DE LEI Nº , DE 2023
(Do Sr. Leo Prates)

“Dispõe sobre regras de segurança para os motoristas por aplicativos, e dá outras providências”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - As empresas que prestam serviços de transporte de passageiros com o uso de softwares desenvolvidos exclusivamente para dispositivos móveis devem seguir as normas de segurança para os motoristas, sem embargos de outras proteções previstas em lei.

Art. 2º - A plataforma utilizada pelos motoristas deverá apresentar obrigatoriamente:

I – antes do motorista aceitar a corrida:

- a) pré-nome do passageiro
- b) avaliação do passageiro
- c) fotografia do passageiro
- d) valor a ser pago pelo trajeto
- e) distância e tempo até o local de embarque
- f) bairro de destino

II – após o motorista aceitar a corrida

- a) tempo até o local de embarque
- b) tempo de espera, isto é, após chegar ao local de embarque e antes do passageiro ingressar no veículo
- c) tempo e distância até o local de desembarque
- d) botão de pânico

II – após o passageiro descer do veículo:

- a) avaliação do passageiro





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL LEO PRATES

Apresentação: 06/02/2023 14:01:54,257 - MESA

PL n.284/2023

b) opções para reportar condutas suspeitas ou criminosas do passageiro, contendo, no mínimo, hipóteses de assédio, ofensa e ameaças à integridade física do motorista.

§1º - Acionado o botão de pânico, a empresa deverá efetuar, no mínimo, uma das condutas abaixo:

I – abertura e gravação do áudio ambiente do veículo, se houver;

II – visualização da câmera de segurança embarcada, se houver;

III – acionar dispositivo para desligar veículo à distância, se houver;

IV – encaminhar outro motorista ao encontro do motorista que acionou o dispositivo de segurança

V – acionar a polícia

§2º - Na hipótese do parágrafo anterior, a empresa disponibilizará os dados para investigação policial quando for o caso.

§3º - Na hipótese da alínea *b* do inciso II deste artigo, o motorista poderá solicitar os dados da corrida e do passageiro para buscar a responsabilização cível ou penal deste, quando será exigido do motorista assinatura de termo de confidencialidade e responsabilidade pelos dados fornecidos.

Art. 3º - A empresa manterá os motoristas informados acerca dos critérios utilizados para suspensão e banimento do motorista da plataforma.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL LEO PRATES

Apresentação: 06/02/2023 14:01:54,257 - MESA

PL n.284/2023

§1º - O motorista deve ser informado, no próprio aplicativo, de recebimento de queixas de passageiros e outras violações passíveis de penalização pela empresa, com prazo de 24 horas para apresentar defesa.

§2º - A suspensão provisória do motorista não pode ser superior a 3 dias, quando o motorista retorna à atividade até a empresa apresentar o resultado do processo interno de investigação.

Art. 4º - Ao chegar no local de origem da corrida, o motorista deverá aguardar o passageiro ingressar no veículo dentro de 03 minutos, quando poderá cancelar a corrida e a empresa pagar pelo trecho percorrido pelo motorista após aceitar a corrida.

§1º considera-se no local de embarque, deslocamentos de até 10 metros, necessário para manter a segurança do trânsito ou do motorista.

§2º havendo deslocamento superior a 10 metros, por questões de segurança do motorista, o tempo de 3 minutos será reiniciado após o motorista retornar ao local de embarque.

Art. 5º - O motorista de aplicativo pode recusar a viagem, sem penalidade, se, chegando no local de embarque, o passageiro for diverso daquele indicado no art. 2º, I, b.

Art. 6º - Solicitada corrida a ser paga em dinheiro, o aplicativo exigirá o reconhecimento facial do passageiro solicitante, só sendo liberado para os motoristas quando o aplicativo confirmar a identificação.

Art. 7º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Usuários e motoristas por aplicativos sofrem com insegurança. Trata-se de uma realidade nacional. A vulnerabilidade a qual um motorista se expõe vai além de assaltos. São frequentes as queixas de agressões verbais, assédios e até ameaças à integridade física dos motoristas.

Por outro lado, os motoristas buscam criar estratégias para se protegerem, como recusar corridas com embarque ou desembarque em locais perigosos ou ermos, recusar corridas quando o passageiro for diferente daquele que solicitou a corrida, dentre outros.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO FEDERAL LEO PRATES

Apresentação: 06/02/2023 14:01:54.257 - MESA

PL n.284/2023

Não obstante, enquanto o motorista de aplicativo tem apenas a qualificação do passageiro como forma de selecionar o passageiro ou se proteger, o passageiro tem diversas formas de prestar queixa contra o motorista. Ocorre que muitas dessas queixas são falsas e pretendem prejudicar o motorista de forma gratuita, situações em que a empresa pode suspender ou mesmo expulsar o motorista do aplicativo, fulminando seu sustento.

Assim, imperioso que o motorista tenha oportunidade de se defender e, ainda, conheça com exatidão a política de qualidade da empresa.

Estes são os argumentos que apresento aos Nobres pares para o apoio e aprovação da presente Proposição.

Sala de Sessões, em _____ de _____ de 2023

LEO PRATES
Deputado Federal
PDT/BA



PROJETO DE LEI N.º 2.320, DE 2023

(Do Sr. Coronel Telhada)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de câmeras de videomonitoramento em transportes públicos e privados, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5821/2016.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023
(Do Sr. CORONEL TELHADA)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de câmeras de videomonitoramento em transportes públicos e privados, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica estabelecido que todos os meios de transporte coletivo de passageiros, públicos ou privados, que prestam serviços a título oneroso e trafegam em todo território nacional, deverão ser dotados de sistema videomonitoramento, com captação, registro e gravação de imagens internas e externas, para fins de segurança.

§ 1º O sistema de videomonitoramento deverá ser ligado no exato momento em que o motorista ou piloto iniciar sua jornada de trabalho e desligado quando essa for finalizada, o que também se aplica no caso dos motoristas de aplicativos.

§ 2º Além do videomonitoramento, o meio de transporte coletivo deverá ser dotado de equipamento de armazenamento de dados (áudio, imagem, vídeo e etc.), que seja em formato físico (disco) ou virtual (nuvem).

§ 3º Os serviços de instalação, gravação, monitoramento e vigilância das câmeras para captação e registro de imagens e sons do exterior e interior desses meios de transportes, deverão ser prestados por empresas devidamente credenciadas perante o Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura-CREA competente, e seguirão todas as normas legais vigentes.

§ 4º Nos meios de transportes a instalação dos referidos sistemas, deverão ser implantados no prazo máximo de 90 (noventa) dias, após a publicação desta lei, sob pena de multa não inferior a 1.000 (UFIRs) e não superior a 50.000 (UFIRs).

§ 5º Os meios de transportes que se utilizam de equipamentos de videomonitoramento, mas que não possuam os sistemas de armazenamento de dados, deverão adaptar o seu meio de transporte, no prazo máximo de 90



(noventa) dias, após a publicação desta lei, sob pena de multa não inferior a 1.000 (UFIRs) e não superior a 50.000 (UFIRs).

Art 2º O número de câmaras de videomonitoramento instaladas no meio de transporte, deverá possibilitar a filmagem plena de todos os ângulos de seu interior, bem como do exterior do veículo, quando tecnicamente viável.

Parágrafo único. Os meios de transporte que dispuserem do sistema de videomonitoramento previsto nesta Lei deverão, obrigatoriamente, apresentar aviso em local visível informando tal fato aos passageiros, usuários ou terceiros.

Art. 3º Os equipamentos de captura e registros de imagens terão alta resolução, ferramenta tipo "zoom" e opção de impressão, com o intuito de identificação dos presentes, sensibilidade à luz compatível com a iluminação do local, a fim de permitir a identificação fisionômica de pessoas presentes no sistema monitorado.

Art. 4º As empresas privadas, públicas ou de economia mista, órgãos Públicos, proprietárias desses meios de transportes, deverão manter o backup dos dados armazenados, por no mínimo 120 (cento e vinte) dias, a fim de evitar o descarte, extravio ou perda.

§ 1º O descarte, extravio ou perda dos dados antes de vencido o prazo mencionado no caput, implicará às empresas, pessoas e demais envolvidos, a multa não inferior a 1.000 (UFIRs) e não superior a 50.000 (UFIRs).

§ 2º Em caso de reincidência a multa prevista no §1º do caput será plicada em dobro.

§ 3º Responderão civil, penal e administrativamente aqueles que utilizarem de forma irregular as imagens e sons armazenados pelas câmeras de videomonitoramento, bem como, no seu descarte antes do prazo.

Art. 5º É vedada a divulgação ou veiculação, por qualquer meio, das imagens gravadas no interior dos meios de transporte, e, somente poderão ser fornecidas às vítimas de tentativa, abuso ou assédio sexual, às autoridades competentes por meio da devida instauração e autuação do procedimento investigatório.



Art. 6º - A fiscalização da presente Lei fica sob responsabilidade do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, da Agência Nacional de Aviação – ANAC e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ.

Art. 7º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem por objeto aperfeiçoar norma jurídica que proteja passageiros e usuários dos meios de transportes públicos e privados, com a finalidade de garantir a segurança plena desses cidadãos que se utilizam dos meios de transporte diariamente para sua locomoção.

Como se depreender do teor do texto em comento, a presente proposta visa promover a instalação de um sistema de videomonitoramento no interior dos meios de transporte para coibir a prática de crimes, como roubos, furtos, agressões físicas, violência sexual, depredações e outros.

É sabido que diversos cidadãos são constantemente vitimados pela violência havida em transportes públicos em todo território nacional, os quais vêm crescendo segundo dados divulgados pelos noticiários no País. Senão vejamos:

- <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/04/16/assaltos-a-onibus-crescem-9percent-na-cidade-de-sao-paulo.ghtml>;
- https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/10/25/interna_cidadesdf,800743/assaltos-em-onibus-crescem-42-em-setembro-em-relacao-ao-ano-passado.shtml;
- <https://cbncuritiba.com.br/materias/assaltos-violentos-a-onibus-assustam-quem-passam-pela-pr-317-nas-regioes-norte-e-noroeste-do-parana/>;

Os crimes praticados no transporte público ocorrem pelos mais diversos motivos, que vão desde agressões físicas, furtos, roubos, violência sexual, pequenas reivindicações ou insatisfação com outros serviços públicos a ações coordenadas por facções do crime organizado, com o objetivo de retaliar ou pressionar as autoridades.

Releva destacar que tal proposição auxiliaria grandemente na prevenção não só de ataques a coletivos por criminosos, mas também na elucidação dos milhares de acidentes de trânsito ocorridos em todo País.



No que concerne aos acidentes de trânsito, vale rememorar o trágico acidente ocorrido em 08/06/16, na Rodovia Mogi-Bertioga, no limite entre as cidades paulistas de Mogi das Cruzes e Bertioga, 18 pessoas morreram e 16 ficaram feridas no acidente envolvendo um ônibus fretado que capotou. *“Como foi o acidente: O acidente ocorreu por volta das 23h desta quarta. Segundo o delegado Fábio Pierri, o ônibus estava acima da velocidade permitida, de 60 km/h, mas a polícia ainda apura outros fatores que podem ter contribuído para o acidente. “Inicialmente, posso falar que houve excesso de velocidade. Ele [motorista] estava a mais de 80 km/h”, disse Pierri. A viação União do Litoral, responsável pelo ônibus, nega que o veículo estivesse em alta velocidade. “Não descartamos que o motorista possa ter dormido. Temos que montar o quebra-cabeça de tudo. A perita afirmou que o ônibus tombou na pista, foi arrastando, arrancando árvores e caiu na valeta”, afirmou o delegado”.* (<http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2016/06/sobe-o-numero-de-mortos-em-grave-acidente-na-rodovia-mogi-bertioga.html>).

Observe-se que se houvesse câmeras de segurança dentro e fora do veículo seria possível identificar exatamente o que ocorreu no fatídico acidente, o que facilitaria na resolução do caso.

No que diz respeito aos crimes sexuais, há que se por em relevo que a presente proposição visa proteger especialmente as mulheres, que são constantemente alvos de molestadores, estupradores e demais criminosos que se valem da utilização dos mais diversos meios de transportes coletivos para atacá-las de forma vil e covarde.

A proteção das mulheres em transportes coletivos é uma questão importante de segurança pública que deve ser abordada por meio de políticas públicas e leis eficazes, tal como a contida nesta proposição. Infelizmente, ainda é uma triste realidade o fato de que mulheres sofrem assédio, violência e outras formas de abuso durante o uso de transporte público, o que certamente resulta em danos físicos e psicológicos gravíssimos, o que deve ser urgentemente combatido por esta colenda Câmara.

Cabe salientar que uma pesquisa realizada pelos Institutos Patrícia Galvão e Locomotiva, em parceria com uma empresa de transporte por aplicativo, confirmou que: *“... o assédio sexual está presente na maior parte das mulheres brasileiras, ao apontar que 97% dizem já ter sido vítimas de assédio em meios de transporte. Outras 71% conhecem alguma mulher que já sofreu assédio em público”*¹.

¹ Fonte: Agência Brasil. “Pesquisa mostra que 97% das mulheres já sofreram assédio em transporte”. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2019-06/pesquisa-mostra-que-97-das-mulheres-sofreram-assedio-em-transporte>. Acesso em: 11 de abr. de 2023.



Portanto, insta salientar que as medidas previstas nesta Lei podem ajudar a reduzir o número de incidentes de violência e assédio em transportes coletivos e, assim, aumentar a sensação de segurança das mulheres ao utilizarem esse serviço público tão importante, bem como poderá garantir melhores condições de segurança a toda população brasileira usuários desses meios de transporte.

Desse modo, com o objetivo de melhorar a segurança no trânsito e dos usuários do sistema de transporte coletivo, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Coronel Telhada – PP/SP



PROJETO DE LEI N.º 3.067, DE 2023

(Do Sr. Luciano Ducci)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre identificação visual de veículo utilizado no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4309/2019.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. LUCIANO DUCCI)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre identificação visual de veículo utilizado no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre identificação visual de veículo utilizado no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11-A.

Parágrafo único.....

.....

.

IV – estabelecimento de identificação visual externa dos veículos, com indicação do aplicativos ou plataforma de comunicação em rede a que esteja vinculado.” (NR)

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.640, de 2018, incluiu o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros na Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Esse serviço é o que, na linguagem comum, é realizado por meio de aplicativos.

Vale dizer que a PNMU trata de diretrizes que devem ser seguidas por todos os entes subnacionais. No que tange ao serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, essa lei prescreve que compete exclusivamente ao Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar esses serviços.

Não obstante a competência municipal, acertadamente, o legislador federal estabeleceu diretrizes com vistas à eficiência, eficácia, efetividade e segurança dos serviços prestados em todo território nacional. Em relação ao último aspecto, e talvez o que nos seja mais caro, julgamos que faltou o direcionamento da União para que os Municípios instituam identificação visual externa dos veículos, razão que motivou a apresentação deste projeto de lei.

Assim, o objetivo que aqui propomos é simples e de extrema utilidade: determinar que os Municípios, ao regulamentarem os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, estabeleçam identificação visual externa dos veículos, com indicação do aplicativos ou plataforma de comunicação em rede a que estejam vinculados.

Com a medida, pretendemos oferecer mais segurança aos usuários, que contarão com um elemento a mais para identificar os veículos, de modo a evitar que entrem em veículos não autorizados para o serviço, salvaguardando-os de crimes dos mais variados tipos. Ademais, a caracterização dos veículos permite aos órgãos de segurança pública identificarem condutas suspeitas ou mesmo rastreamento de veículos





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado **Luciano Ducci** – PSB/PR

envolvidos em ocorrências, proporcionando maior probabilidade de êxito em suas operações.

Certos de que a medida proposta trará mais segurança para nossa população, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para a rápida aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Luciano Ducci
Deputado Federal
(PSB/PR)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 12.587, DE 3 DE
JANEIRO DE 2012 Art.
11-A**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-0103;12587>

PROJETO DE LEI N.º 5.794, DE 2023 **(Do Sr. Benes Leocádio)**

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais exigida para o motorista que presta serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4309/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. BENES LEOCÁDIO)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais exigida para o motorista que presta serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais exigida para o motorista que presta serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º O art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11-B.” 11-

B.

.....

.

IV – apresentar certidão negativa de antecedentes criminais a cada dois anos.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO



Os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros estão regulamentados pela Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, regulamentando o transporte remunerado privado individual de passageiros.

A referida Lei estabelece que compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no âmbito dos seus territórios, cabendo à União instituir as diretrizes para a prestação do serviço.

Ao estabelecer os requisitos para que o motorista possa prestar esse serviço, o legislador federal exigiu a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais. No entanto, da forma como foi previsto, basta que o motorista apresente essa certidão uma única vez e, mesmo que posteriormente lhe seja imputada alguma condenação criminal, continuaria apto a prestar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Certamente, essa não foi a intenção deste Congresso Nacional ao aprovar a Lei nº 13.640, de 2018. Resta claro se tratar de pequeno lapso que merece ser corrigido. Logo, faz-se necessário exigir que a certidão seja renovada periodicamente. Propomos, então, o prazo de dois anos para que o motorista apresente certidão atualizada.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos nossos Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado BENES LEOCÁDIO

2023-20173





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.587, DE 3 DE
JANEIRO DE 2012

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587>

PROJETO DE LEI N.º 5.925, DE 2023

(Do Sr. Emanuel Pinheiro Neto)

Dispõe sobre a autorização do Poder Executivo para implementação de sistema que possibilite a integração em tempo real entre dados de mandados de prisão expedidos em aberto e os bilhetes emitidos por Companhias de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-5694/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. EMANUEL PINHEIRO NETO)

Dispõe sobre a autorização do Poder Executivo para implementação de sistema que possibilite a integração em tempo real entre dados de mandados de prisão expedidos em aberto e os bilhetes emitidos por Companhias de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a implantar sistema que possibilite a integração em tempo real entre dados de mandados de prisão expedidos em aberto e os bilhetes emitidos por Companhias de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros.

Art. 2º O sistema integrado mencionado no caput do art. 1º, deverá emitir alertas compulsórios imediatos a autoridade policial responsável pela emissão do mandado relativo ao passageiro que efetuou a compra de bilhete para viagem terrestre interestadual.

Parágrafo Único. Deverá conter nas notificações de alertas direcionados a autoridade policial, os dados de embarque do passageiro, como local, data, horário, plataforma, empresa de transporte e destino final, além de todas as informações necessárias para o sucesso no cumprimento do mandado.

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



JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei dispõe sobre a implementação de sistema que viabilize a integração entre bancos de dados de mandados de prisão expedidos que se encontram em aberto e bilhetes expedidos por Companhias de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros.

A viagem de ônibus é uma alternativa comum entre brasileiros que precisam se deslocar entre estados e buscam por melhores valores e maior disponibilidade de trechos, pontos de partida e chegada.

O transporte terrestre é, sabidamente, a opção com menor barreiras de segurança para aqueles que buscam cometer ilícitos e, justamente por isso, é a forma mais utilizada para transporte drogas, armas, contrabando em geral, além de ser também uma alternativa para o deslocamento de criminosos que pretendem empreender fuga.

Forçoso é reconhecer a importância do tema aqui tratado, cito a recente barbárie no município de Sorriso-MT como exemplo. Na ocasião, uma mãe e três filhas foram brutalmente assassinadas e violentadas por um criminoso que já que era alvo de dois mandados de prisão em aberto, um pela Comarca de Lucas do Rio Verde por crime sexual, e outro pela Comarca de Mineiros, em Goiás, pelo crime de latrocínio.

É de fácil constatação que muitos criminosos foragidos com mandado de prisão em aberto se utilizam do Transporte Rodoviário Interestadual para sair do local do crime e encontrar um novo ambiente para cometer novos crimes. Senão vejamos¹:

“Polícia Rodoviária Federal (PRF), prendeu na noite desta quarta-feira (15), um homem que possuía mandado de prisão em aberto por crime de roubo praticado no estado de Alagoas.

Equipe fiscalizava no Km 429 da BR 116, trecho do município baiano de Feira de Santana, quando abordou um ônibus de transporte interestadual de passageiro, que seguia de São Paulo com destino ao estado de Alagoas. Em consulta ao banco de dados e sistemas

¹ <https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/estaduais/bahia/2023/junho/prf-cumpre-mandado-de-prisao-e-prende-passageiro-de-onibus-na-br-116>



policiais utilizados pela PRF, foi constatado que um dos ocupantes do veículo, um homem de 24 anos, possuía em seu desfavor um mandado de prisão em aberto decorrente de processo por crime de roubo (art. 157), do Código Penal Brasileiro. Publicado em 15/06/2023 09h56.”

Ainda em rápida pesquisa nos jornais eletrônicos de grande circulação:

Passageira com mandado de prisão em aberto é presa em ônibus na BR-070: Prisão da passageira ocorreu na manhã desta terça-feira (5/4), na BR 070, enquanto ela seguia para o interior do Maranhão. Mandado de prisão pendente era por conta de um homicídio².

Ante o exposto e tendo em vista a imensa relevância desta medida, conto com o apoio dos nobres pares nesta Casa para o debate da matéria e a aprovação dessa proposição.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado EMANUEL PINHEIRO NETO

² <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2022/04/4998448-passageira-com-mandado-de-prisao-em-aberto-e-presa-na-br-070.html>

