



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.018-B, DE 2007 **(Do Sr. Celso Russomanno)**

Acrescenta dispositivos à Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, para dispor sobre a renovação da frota de veículos das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transportes de valores; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emendas (relator: DEP. GONZAGA PATRIOTA); e da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, pela aprovação deste, com adoção das duas emendas da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer reformulado
- emendas oferecidas pelo relator (2)
- parecer da Comissão
- voto em separado

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

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivos à Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, que "dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transportes de valores, e dá outras providências", para dispor sobre a renovação da frota de veículos das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transportes de valores.

Art. 2º Ficam acrescidos à Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, os seguintes arts. 5º-A, 5º-B e 5º-C:

"Art. 5º-A Os veículos novos das empresas de que trata esta lei devem corresponder aos seguintes critérios:

"I - atender a regulamentação do Ministério da Justiça em relação à potencialização de todo o habitáculo dos veículos para resistir aos impactos de armas potentes;

"II - adequar-se à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro;

"III - serem fabricados por empresas credenciadas com título de registro no Comando do Exército do Ministério da Defesa;

"IV - obterem junto ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – do Ministério da Justiça, o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT e a concessão do código específico de marca-modelo-versão do Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM;

"V - apresentar o Certificado de Segurança Veicular – CSV, emitido pelos fabricantes, montadores, importadores, transformadores ou encarroçadores com capacitação laboratorial e de engenharia ou por instituição técnica de engenharia homologada pelo DENATRAN." (AC)

"Art. 5º-B A renovação da frota das empresas de que trata esta lei, quanto aos veículos especiais, deve atender às seguintes exigências:

"I - ser no mínimo de 12% a cada ano;

"II - atender a regulamentação do Ministério da Justiça em relação à potencialização de todo o habitáculo dos veículos para resistir aos impactos de armas potentes;

"III - adequar-se à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro;

"Parágrafo Único. Os veículos que não se enquadrem nas exigências para a renovação da frota deverão ser substituídos após dez anos de fabricação." (AC)

"Art. 5º-C Todos os veículos repotencializados que tiverem alteradas as características técnicas originais dos fabricantes de chassis deverão ser reavaliados para regulamentação mediante novo Certificado de Segurança Veicular – CSV, a ser apresentado por ocasião da obtenção ou renovação do Certificado de Vistoria da Polícia Federal.

"Parágrafo Único. O novo CSV deverá ser emitido de acordo com o disposto no art. 106 do Código de Trânsito Brasileiro." (AC)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei, tem o propósito de contribuir para uma nova ordem na área de segurança na medida em que o País sofreu inúmeras mudanças econômico-sociais nas últimas décadas, como o surgimento do Plano Real e o aumento do desemprego, desencadeando, dessa forma, grandes consequências, como o crescimento da violência e da criminalidade contra a vida e o patrimônio.

Considerando esta realidade que se agrava, a legislação vigente estabeleceu normas no sistema de segurança públicas nacional, que não atendem mais às condições e padrões exigidos pela sociedade na atualidade.

Para enfrentar o constante aperfeiçoamento das táticas e métodos adotados pelos criminosos, as empresas de segurança privada têm buscado constantes melhorias técnicas e operacionais. Nesse sentido, faz-se necessária a potencialização de blindagem dos veículos para serem oferecidos melhores serviços de transporte de valores. Os veículos blindados devem ser fabricados de acordo com as normas do Ministério da Defesa.

A proposta que hora apresentamos dispõe sobre a renovação da frota de veículos das empresas de vigilância e transporte de valores prevista em dispositivos a serem inseridos na Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, a qual *"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."* Os veículos utilizados por essas empresas devem adequar-se às exigências expressas na Portaria nº 1.264, de 29 de setembro de 1995, do Ministério da Justiça. Assim, a proposta mostra-se pertinente por cobrir o vácuo da inexistência de lei ordinária que obrigue as empresas referidas a se equiparem com veículos adequados, matéria tratada na norma regulamentadora citada acima.

Em face da relevância e da oportunidade do tema, esperamos contar com o apoio dos ilustres Pares para a provação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 09 de maio de 2007.

Deputado CELSO RUSSOMANNO

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.

.....

Art. 5º O transporte de numerário entre sete mil e vinte mil UFIR poderá ser efetuado em veículo comum, com a presença de dois vigilantes.

* Artigo. 5º com redação dada pela Lei nº 9.017, de 30/03/1995.

Art. 6º Além das atribuições previstas no art. 20, compete ao Ministério da Justiça:

I - fiscalizar os estabelecimentos financeiros quanto ao cumprimento desta Lei;

II - encaminhar parecer conclusivo quanto ao prévio cumprimento desta Lei, pelo estabelecimento financeiro, à autoridade que autoriza o seu funcionamento;

III - aplicar aos estabelecimentos financeiros as penalidades previstas nesta Lei.

** Artigo 6º, caput, com redação dada pela Lei nº 9.017, de 30/03/1995.*

Parágrafo único. Para a execução da competência prevista no inciso I, o Ministério da Justiça poderá celebrar convênio com as Secretarias de Segurança Pública dos respectivos Estados e Distrito Federal.

** Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 9.017, de 30/03/1995.*

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

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

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

PORTARIA Nº 1.264, DE 29 DE SETEMBRO DE 1995

O MINISTRO DE ESTADO DA JUSTIÇA, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto na alínea "b" do inciso I do artigo 20 da lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, que "dispõe sobre segurança para estabelecimentos financeiros, estabelece normas para constituição e funcionamento de empresas particulares que explorem serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências", alterada pela Lei nº 9.017, de

30 de março de 1995, e considerando a necessidade de melhoria das condições de defesa dos veículos especiais de transporte de valores e de suas guarnições, resolve:

Art. 1º - Os veículos especiais de que trata o inciso I do art. 10, da Portaria MJ nº 91, de 21 de fevereiro de 1992, deverão atender aos seguintes Requisitos Técnicos Básicos:

I - carroceria furgão com cabine e compartimento da guarnição, dotados de blindagem opaca que resista ao impacto de projéteis de munições calibre: 5.56x45mm OTAN-FMJ; 7.62x51mm OTAN-FMJ; e 7.62x39mm FMJ; todos os núcleos de chumbo e jaqueta de cobre, e com a velocidade de 4,6 metros da boca da arma, de 920 +/- 10 m/s, 838 +/- 10 m/s e 680 +/- 10 m/s, respectivamente, enquanto que o cofre poderá ser dotado de blindagem opaca, seja aquela que resista apenas ao impacto de projéteis de munições calibre 9mm, disparados com armas leves (pistola e submetralhadora), seja de blindagem idêntica à do restante do veículo;

II - pára-brisa dotado de blindagem transparente que resista ao impacto de projéteis de munições com idênticas características às citadas no inciso anterior, ou com blindagem transparente que resista ao impacto de projéteis de munição calibre 9mm, disparados com armas leves (pistolas e submetralhadora) a uma distância máxima de cinco metros e, neste caso, recoberto por pára-brisa blindado, opaco, dotado de dispositivo basculante e de dois visores, blindados transparentes, para uso do motorista e do membro da guarnição que se sentar à sua direita, também com idênticas características de resistência a impactos, previstas para a respectiva blindagem no inciso anterior;

III - visores dotados de blindagem transparente, que resista ao impacto de projéteis de munições com idênticas características às citadas no inciso I deste artigo, em ambos os lados da cabine, que permitam à guarnição ver com segurança;

IV - sistema de escotilha que permita o tiro do interior com as armas de uso fixado pelo Ministério da Justiça, com um mínimo de seis seteiras e com aberturas que possibilitem ângulos de tiro mergulhantes de até 45 graus;

V - portas com o mesmo padrão de blindagem referidos nos incisos I e III, equipados com fechaduras sem comando externo para os trincos;

VI - pára-choques reforçados, em condições de suportar abalroamento e de evitar atrelamento com garras ou pára-choques de outros veículos;

VII - faróis dotados de protetores robustos;

VIII - disposições e desenho dos assentos que facilitem a pronta ação de defesa da guarnição;

IX - sistema de ventilação e exaustão, com aberturas protegidas por grades ou dispositivos oclusores;

X - sistema de comunicação em ligação permanente com a base da empresa e com os órgãos policiais estaduais, conforme dispuserem as autoridades competentes.

1º - Os veículos especiais serão equipados, obrigatoriamente, com todos os equipamentos e acessórios exigidos pelo órgão de trânsito competente e, também, conduzirão, da mesma forma, coletes à prova de balas para uso da guarnição, por ocasião dos embarques e desembarques.

2º - As empresas deverão adquirir os coletes à prova de balas que resistam ao impacto de munição calibre 9mm disparados com armas leves (pistola e submetralhadora), mencionados no parágrafo anterior, na proporção de vinte por cento a cada ano, em três anos,

contados da publicação desta Portaria, e o restante, quarenta por cento, mediante acordo coletivo de trabalho entre as partes.

3º - Nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo as empresas deverão adquirir os coletes mencionados no parágrafo anterior, na proporção de cem por cento.

4º - No período de três anos, contados da publicação desta Portaria, a Comissão Consultiva para Assuntos de Segurança Privada reavaliará estudos das condições relacionadas com a tecnologia empregada em coletes à prova de balas, a fim de sugerir, com relação aos quarenta por cento restantes, mencionados no 2º, adoção de novas medidas de proteção individual de guarnição, sem prejuízo de acordos coletivos de trabalho entre as partes.

5º - Para os efeitos desta Portaria, são considerados equipamentos opcionais:

I - luzes intermitentes ou rotativas, de com âmbar;

II - fecho magnético para o cofre;

III - divisórias e portas internas, exceto a divisória que separa o compartimento da guarnição do cofre e a respectiva porta, quando o cofre não for dotado de blindagem opaca idêntica à do restante do veículo;

IV - escudos para proteção individual, com a blindagem idêntica à mencionada no inciso I do art. 1º, que deverão medir, no mínimo, 0,60x0,90 metros, ter espessura máxima de 31mm, e peso máximo de trinta quilogramas.

V - capacetes balísticos;

VI - outros equipamentos de defesa, individual ou coletiva, da guarnição.

6º - Outros equipamentos de defesa serão submetidos, preliminarmente, à consideração da Comissão Consultiva para Assuntos de Segurança Privada e, se indicado para testes, terão seus Requisitos Técnicos Básicos fixados pela Divisão de Ordem Política e Social do DPF.

7º - Os equipamentos de defesa que obtiverem laudos positivos serão julgados, pelo Chefe da Divisão de Ordem Política e Social (DOPS/CCP/DPF) e propostos ao Ministério da Justiça.

§ 8º As empresas de transporte de valores deverão repotencializar o teto e o piso dos seus veículos especiais, cuja utilização tenha sido autorizada até o mês de julho de 2001, no prazo de cinco anos, na proporção de trinta por cento da frota nos primeiros seis meses, e o restante, na proporção de dezessete vírgula cinco por cento ao ano, contados da publicação desta portaria, segundo os presentes requisitos técnicos básicos. (NR)

** Inciso alterado pela Portaria nº 1055 de 20 de novembro de 2001.*

§ 9º As empresas de transporte de valores deverão encaminhar ao Departamento de Polícia Federal a relação dos veículos de sua propriedade, os que se encontrem a elas vinculados, e os repotencializados na forma e prazos estipulados no parágrafo anterior. (NR)

** Inciso alterado pela Portaria nº 1055 de 20 de novembro de 2001.*

10º - Todas as informações relativas à repotencialização de veículos especiais do transporte de valores, serão repassadas pelo Chefe da Divisão de Ordem Política e Social (DOPS/CCP/DPF) à Diretoria de Fiscalização de Produtos Controlados do Ministério do Exército.

11º - A guarnição do veículo especial de transporte de valores será de quatro vigilantes, no mínimo, incluindo o condutor do veículo.

12º - Os veículos a serem adquiridos por empresa de transporte de valores, a partir da data de publicação desta Portaria, deverão atender aos Requisitos Técnicos Básicos por ela adotados.

Art. 2º - Os materiais utilizados na montagem ou fabricação das blindagens serão submetidos a testes comprobatórios do seu atendimento aos Requisitos Técnicos Básicos, quanto à resistência à penetração de projéteis, conforme está prescrito no inciso I do art. 1º, desta Portaria, pelo órgão competente do Ministério do Exército, que emitirá Laudo Técnico. São condições mínimas para os testes, além das exigidas pelo órgão técnico do Ministério do Exército para elaboração do Laudo Técnico, as seguintes:

I - blindagem opaca: serão apresentados três corpos de prova, sob a forma de alvos planos, medindo 0,61x0,61m. Sobre cada um destes alvos, colocados à distância de cinco metros, serão disparados nove tiros, segundo cada calibre especificado no art. 1º, inciso I, assim distribuídos: três tiros frontais a zero grau; três tiros a trinta graus, pela direita; e, três a trinta graus, pela esquerda. Os centros dos impactos deverão ficar distantes 5 +/- 1 cm um do outro na primeira chapa metálica impactada; formará, cada grupo de três, um triângulo equilátero e nenhum centro de impacto poderá estar a menos de 5cm das bordas. No primeiro alvo será utilizada a munição 5.56x45mm OTAN FMJ; sobre o segundo a munição 7.62x51mm OTAN FMJ; e sobre o terceiro, a munição 7.62x39mm FMJ.

II - blindagem transparente: serão apresentados três corpos de prova, sob a forma de alvos planos, medindo 0,61x0,61m, e sobre cada um destes, colocados à distância de dez metros, serão disparados, conforme cada calibre especificado no art. 1º, inciso I, três tiros frontais a zero grau formando um triângulo equilátero. Os centros dos impactos deverão ficar distantes 10 +/- 1cm entre si e nenhum centro de impacto estará a menos de cinco centímetros das bordas;

Art. 3º - Os Requisitos Técnicos Básicos do veículo especial de transportes de valores serão comprovados por Certificado de Qualidade, expedido pelo fabricante, e por Certificado de Conformidade, expedido pelo montador.

1º - Os materiais empregados na fabricação ou montagem das blindagens opacas e transparentes, para a repotencialização prevista no 8º do art. 1º desta Portaria e dos equipamentos obrigatórios ou opcionais mencionados, terão comprovação de atendimento aos Requisitos Técnicos Básicos, complementar ao Laudo Técnico de que trata o art. 2º, mediante Certificado de Conformidade emitido por empresa com capacitação técnica para desenvolvimento das funções balísticas previstas nos incisos I e III do art. 1º.

2º - A execução das blindagens a que se refere esta Portaria será realizada por empresa especializada nessa modalidade de serviço, com registro no Ministério do Exército.

3º - A execução a que se refere o parágrafo anterior, compreende: fabricação, importação, comercialização e montagem das blindagens previstas nesta Portaria.

4º - A empresa especializada em transporte de valores, ao repotencializar seus veículos especiais, na forma prevista nesta Portaria, deverá, em complementação ao que prescrevem os arts. 38 e 54 do Decreto nº 89.056, de 1983, alterado pelo Decreto nº 1592, de 10 de agosto de 1995, promover as comunicações aos órgãos de Segurança Pública das Unidades da Federação e aos Serviços de Fiscalização de Produtos Controlados (SFPC) do Ministério do Exército, nas Unidades da Federação, com os seguintes dados:

- a) placa do veículo repotencializado;
- b) número do chassi;
- c) Certificado de Qualidade e Certificado de Conformidade;
- d) cópia do documento de posse ou propriedade do veículo;

e) cópia de Certificado de Vistoria expedido pelo Departamento de Polícia Federal;

f) outras informações solicitadas pelas SFPC do Ministério do Exército nas Unidades da Federação, necessárias à criação de cadastros da empresa, com o fim de garantir o acesso aos lugares, e instalações destinadas a esses veículos, para sua inclusão na mobilização industrial quando necessária.

5º - O Departamento de Polícia Federal expedirá Certificado de Vistoria para os veículos especiais de transporte de valores repotencializados, mencionando, expressamente, para diferenciação, a sua nova situação.

6º - Será permitida, em razão do desgaste pelo uso, a substituição do chassi do veículo especial, sendo necessário a expedição de um novo Certificado de Vistoria para o veículo submetido a esta operação.

7º - A empresa especializada em transporte de valores poderá repotencializar as carrocerias dos seus veículos especiais e proceder a montagem em novos chassis, desde que se adequem às regras estabelecidas nos 2º e 3º deste artigo.

8º - A empresa de transporte de valores que deixar de cumprir os prazos estabelecidos no art. 1º, 2º e 8º, para repotencialização de seus veículos especiais e adoção de proteção individual do trabalhador, estará sujeita à penalidade capitulada no "caput" do art. 83 da Portaria MJ nº 91, de 1992.

Art. 4º - Esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revoga-se a Portaria MJ nº 543, de 3 de agosto de 1994.

NELSON A. JOBIM

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, cujo autor é o ilustre Deputado Celso Russomanno, tem por objetivo estabelecer critérios de segurança para os veículos novos utilizados pelas empresas de transporte de valores, bem como criar regras para a renovação gradual da frota dessas empresas, notadamente quanto aos veículos especiais.

Na justificação do projeto, o autor defende que é necessária a potencialização da blindagem dos veículos de transporte de valores, medida que, aliada às melhorias técnicas e operacionais das empresas de segurança privada, contribuiria para enfrentar o constante aperfeiçoamento das táticas e métodos utilizados pelos criminosos.

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

seqüência, a Comissão de Segurança Pública e de Combate ao Crime Organizado deverá manifestar-se também sobre o mérito do projeto, e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania efetuará análise quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

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

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Tratando-se de um projeto de lei que visa a estabelecer critérios de segurança para os veículos novos utilizados pelas empresas de transporte de valores, bem como criar regras para a renovação gradual da frota de veículos especiais dessas empresas, cabe a esta Comissão manifestar-se sobre os aspectos atinentes ao serviço de transporte e à legislação de trânsito, devendo a análise sobre a questão da segurança ser feita no âmbito da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado.

Assim sendo, julgamos que os dispositivos da proposta que submetem os veículos de segurança às regras do Código de Trânsito Brasileiro estão adequados, como também no que se refere à obtenção, junto ao DENATRAN, do código de marca/modelo/versão e do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT. Cabe ressalva, no entanto, à consideração do DENATRAN como órgão do Ministério da Justiça, visto que atualmente esse Departamento está vinculado ao Ministério das Cidades.

Quanto aos órgãos responsáveis pela emissão do certificado de segurança veicular, entendemos que o mais adequado é a remissão aos artigos do Código de Trânsito que regulam o tema, de modo a uniformizar a regulamentação e os órgãos responsáveis por essa emissão.

Por fim, entendemos que o percentual mínimo proposto para a renovação da frota, qual seja, 12% ao ano, é adequado para uma política dessa natureza, não representando nenhum tipo de inviabilização para o serviço de transporte de valores.

Pelo exposto, no que cumpre a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 1.018, de 2007, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 08 de novembro de 2007.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator

EMENDA

Dê-se aos incisos IV e V do art. 5º-A do projeto a seguinte redação:

"Art. 5º-A.

IV – obter junto ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – o código de marca/modelo/versão específico e o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT;

V – apresentar, conforme o caso, os certificados de segurança veicular de que tratam o § 1º do art. 103 e o art. 106 da Lei nº 9.503, de 1997. (NR)"

Sala da Comissão, em 08 de novembro de 2007.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, cujo autor é o ilustre Deputado Celso Russomanno, tem por objetivo estabelecer critérios de segurança para os veículos novos utilizados pelas empresas de transporte de valores, bem como criar regras para a renovação gradual da frota dessas empresas, notadamente quanto aos veículos especiais.

Na justificção do projeto, o autor defende que é necessária a potencialização da blindagem dos veículos de transporte de valores, medida que, aliada às melhorias técnicas e operacionais das empresas de segurança privada,

contribuiria para enfrentar o constante aperfeiçoamento das táticas e métodos utilizados pelos criminosos.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição, nos aspectos relacionados ao transporte. Na sequência, a Comissão de Segurança Pública e de Combate ao Crime Organizado deverá manifestar-se também sobre o mérito do projeto, e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania efetuará análise quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

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

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Tratando-se de um projeto de lei que visa a estabelecer critérios de segurança para os veículos novos utilizados pelas empresas de transporte de valores, bem como criar regras para a renovação gradual da frota de veículos especiais dessas empresas, cabe a esta Comissão manifestar-se sobre os aspectos atinentes ao serviço de transporte e à legislação de trânsito, devendo a análise sobre a questão da segurança ser feita no âmbito da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado.

Assim sendo, julgamos que os dispositivos da proposta que submetem os veículos de segurança às regras do Código de Trânsito Brasileiro estão adequados, como também no que se refere à obtenção, junto ao DENATRAN, do código de marca/modelo/versão e do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT. Cabe ressalva, no entanto, à consideração do DENATRAN como órgão do Ministério da Justiça, visto que atualmente esse Departamento está vinculado ao Ministério das Cidades.

Quanto aos órgãos responsáveis pela emissão do certificado de segurança veicular, entendemos que o mais adequado é a remissão aos artigos do Código de Trânsito que regulam o tema, de modo a uniformizar a regulamentação e os órgãos responsáveis por essa emissão.

Quanto à renovação da frota, após a discussão na Comissão de Viação e Transportes, bem como em decorrência de sugestão recebida do Deputado Carlos Zarattini, achamos por bem reformular nosso parecer inicial, especificamente quanto à forma de renovação e quanto à diferenciação entre os critérios de substituição para os veículos especiais e para os demais veículos das empresas de segurança.

Concordamos que o estabelecimento de uma idade máxima para toda a frota é mais adequada do que a determinação de um percentual fixo de renovação anual, o que poderia penalizar empresas que já tenham renovado sua frota antes da entrada em vigor da nova regra. Ademais, o prazo de 15 anos parece-nos satisfatório para o perfil de uso desses veículos, desde que atendidas as demais normas de segurança. Dessa forma, optamos por apresentar uma segunda emenda ao projeto, de modo a incorporar as idéias citadas.

Pelo exposto, no que cumpre a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 1.018, de 2007, com as duas emendas anexas.

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator

EMENDA Nº 01 DO RELATOR

Dê-se aos incisos IV e V do art. 5º-A do projeto a seguinte redação:

"Art. 5º-A.

IV – obter junto ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – o código de marca/modelo/versão específico e o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT;

V – apresentar, conforme o caso, os certificados de segurança veicular de que tratam o § 1º do art. 103 e o art. 106 da Lei nº 9.503, de 1997." (NR)

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator

EMENDA Nº 02 DO RELATOR

Dê-se ao art. 5º-B do projeto a seguinte redação:

"Art. 5º-B Os veículos das empresas de que trata esta Lei deverão ser substituídos após quinze anos de fabricação.

Parágrafo único. Os veículos novos devem obedecer às seguintes exigências:

I – atender à regulamentação do Ministério da Justiça em relação à potencialização de todo o habitáculo dos veículos para resistir aos impactos de armas potentes;

II – adequar-se à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.” (NR)

Sala da Comissão, em 16 de abril de 2008.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.018/07, com duas emendas, nos termos do parecer reformulado do relator, Deputado Gonzaga Patriota. O Deputado Carlos Zarattini apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Carlos Alberto Leréia - Presidente, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Cláudio Diaz, Djalma Berger, Gladson Cameli, Hugo Leal, Ilderlei Cordeiro, Jackson Barreto, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Mauro Lopes, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Tadeu Filippelli, Wellington Roberto, Arnaldo Jardim, Celso Maldaner, Claudio Cajado, Fernando Chucre, Gonzaga Patriota, Julio Semeghini, Marinha Raupp, Moises Avelino e Pedro Chaves.

Sala da Comissão, em 15 de outubro de 2008.

Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO CARLOS ZARATTINI

O Projeto de Lei de autoria do Deputado Celso Russomanno traz algumas medidas visando elevar o nível de segurança dos veículos utilizados por empresas particulares de transporte de valores, assim como define alguns critérios para renovação da frota desses veículos.

No meu entender, o ilustre Relator está correto em se manifestar favoravelmente à proposição, inclusive no que respeita ao aperfeiçoamento da redação do art. 5º-A da proposta original. Porém, é de se alertar que o art. 5º-B também merece algum reparo, e foi exatamente por isso que resolvi apresentar este Voto em Separado.

Na proposta de nova redação para o art. 5-B através da emenda que estou apresentando em anexo, são dois os movimentos operados:

1º - Modificação do *caput* para fundir num só os critério de renovação tanto para os veículos especiais – que consta, na proposta original, do *caput* e seus respectivos incisos – quanto os veículos comuns – de que trata o parágrafo único desse dispositivo.

Neste movimento procura-se também preservar a orientação da renovação da frota, mas tentando encontrar um critério não só exequível como também – e sobretudo – mais justo. Com efeito, a diretiva de renovação anual de 12% da frota dos veículos especiais poderá penalizar as empresas cuja frota tenha sido significativamente renovada imediatamente antes da entrada em vigor da nova regra.

2º - Embutida também na modificação do *caput* está a alteração do próprio prazo máximo para substituição dos veículos das empresas de segurança e transporte de valores, que na proposta original é de aproximadamente oito anos (12% por ano) para os veículos especiais e de dez anos para os demais veículos.

Ora, o prazo de dez anos de uso é o que costumeiramente se adora para os veículos de transporte coletivo urbano, cuja utilização intensiva e sob condições as mais severas difere em muito dos veículos destinados ao transporte de valores. Essa alteração é tão mais necessária quanto mais se adotam critérios diferenciados para os veículos novos. Diante disso, minha proposta é que os veículos sejam renovados após 15 desde a data de sua fabricação, sendo mantidas as demais exigências constantes do projeto.

Meu voto, portanto, é pela aprovação do PL nº 1.018, de 2007, da Emenda apresentada pelo Relator, acrescentando-se a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 26 de março de 2008.

Deputado CARLOS ZARATINNI
(PT/SP)

EMENDA

Dê-se ao art. 5º-B do projeto a seguinte redação:

"Art. 5º-B Os veículos das empresas de que trata esta lei deverão ser substituídos após quinze anos de fabricação.

Parágrafo único. Os veículos novos devem obedecer às seguintes exigências:

I – atender à regulamentação do Ministério da Justiça em relação à potencialização de todo o habitáculo dos veículos para resistir aos impactos de armas potentes;

II – adequar-se à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro."

Sala da Comissão, em 26 de março de 2008.

Deputado CARLOS ZARATINNI
(PT/SP)

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

I - RELATÓRIO

Pelo Projeto de Lei no 1.018, de 2007, o ilustre Autor, Deputado Celso Russomanno, pretende estabelecer critérios de segurança para os veículos novos utilizados pelas empresas de transporte de valores, bem como criar regras para a renovação gradual da frota dessas empresas, particularmente quanto aos veículos especiais

Em sua justificativa, o Autor defende que é necessária a potencialização da blindagem dos veículos de transporte de valores, medida que, aliada às melhorias técnicas e operacionais das empresas de segurança privada, pode contribuir “para enfrentar o constante aperfeiçoamento das táticas e métodos utilizados pelos criminosos”.

O PL 1.018/07 foi apresentado em 9 de maio de 2007 e distribuído no dia 16 do mesmo mês à apreciação das Comissões de Viação e Transportes; Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado e Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os art. 24, inciso II, e 54, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Em 15 de outubro de 2008, a proposição foi aprovada na Comissão de Viação e Transporte, juntamente com as duas emendas propostas pelo Deputado Gonzaga Patriota, relator do PL 1.018/07 naquela Comissão.

Findo o prazo regimental, a proposição não recebeu emenda nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.018/07 foi distribuído a esta Comissão por tratar de assunto atinente a políticas de segurança pública, nos termos em que dispõe a alínea “g”, do inciso XVI, do art. 32, do RICD.

A proposição em análise trata de estabelecer critérios de segurança para os veículos novos a serem utilizados pelas empresas de transporte de valores e de criar regras para a renovação gradual da frota de veículos especiais dessas empresas. Entendemos que a proposta apresentada é louvável, tendo em vista o seu reflexo positivo na segurança pública, o que analisaremos a seguir.

O assalto a carros de valores vem crescendo, o que indica a necessidade de que esses veículos se adequem a normas mais rigorosas no que diz respeito ao seu desempenho e capacidade de proteção. A submissão desses veículos de segurança às regras do Código de Trânsito Brasileiro é pertinente, incluindo o que se refere à obtenção, junto ao DENATRAN, do código de marca/modelo/versão e do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT. Sob o ponto de vista da segurança pública, é necessário que diversas instituições trabalhem em conjunto com a finalidade de melhorar os serviços de segurança que são providos. Uma vez que o veículo seja certificado pelo órgão responsável pela fiscalização da legislação de trânsito, os órgãos de segurança pública são desonerados em exigir inspeções adicionais quanto aos quesitos referentes ao Código Brasileiro de Trânsito, o que é vantajoso sob o ponto de vista da economia processual nos assuntos de segurança pública.

No que diz respeito à renovação da frota, concordamos com as propostas apreciadas e aprovadas pela Comissão de Viação e Transportes quanto à forma de renovação e quanto à diferenciação entre os critérios de substituição para os veículos especiais e para os demais veículos das empresas de segurança. Sem dúvida, o estabelecimento de uma idade máxima para toda a frota é medida prática e adequada, pois deixa a critério da empresa de transporte de valores a decisão sobre a oportunidade específica para a substituição dos veículos. Para tanto, concordamos com o prazo de 15 anos, pois esse tipo de veículo especializado é extremamente caro e merece uma análise que contemple as suas especificidades, incluindo a obrigatoriedade em atender às normas do Ministério da Justiça em relação aos requisitos técnicos de segurança, conforme previsto na Emenda nº 2 do Relator na Comissão de Viação e Transportes.

No mérito, sob o ponto de vista da segurança pública, entendemos que a proposição é meritória, principalmente por determinar melhorias

que terão reflexo positivo no transporte de valores e para a segurança dos bens dos usuários desse serviço.

Em consequência do exposto, nosso voto, no mérito, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.018, de 2007 e das emendas a ele apresentadas.

Sala da Comissão, em 05 de dezembro de 2008.

DEPUTADO MAURO LOPES

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 1.018/07, com adoção das duas emendas da CVT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Lopes, contra o voto do Deputado Antonio Carlos Biscaia.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alexandre Silveira - Presidente; Laerte Bessa e William Woo - Vice-Presidentes; Antonio Carlos Biscaia, Bispo Gê Tenuta, Capitão Assunção, Enio Bacci, Major Fábio e Perpétua Almeida - Titulares; Glauber Braga, Guilherme Campos, Hugo Leal, Lincoln Portela e Marcelo Melo - Suplentes.

Sala da Comissão, em 22 de abril de 2009.

Deputado ALEXANDRE SILVEIRA

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
