

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### **PROJETO DE LEI Nº 3.215, DE 2008**

(APENSADO O PROJETO DE LEI N.º 3.308, DE 2008)

Altera a redação do inciso II do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o tacógrafo como equipamento obrigatório dos veículos automotores.

**Autor:** Deputado ALEXANDRE SILVEIRA

**Relator:** Deputado AFFONSO CAMARGO

## **I - RELATÓRIO**

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.215, de 2008, proposto pelo Deputado Alexandre Silveira. Trata-se de iniciativa que inclui o tacógrafo no rol dos equipamentos obrigatórios de todos os veículos automotores, previsto no art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro. Atualmente, o tacógrafo deve estar presente apenas nos veículos de transporte e de condução de escolares, nos veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares e nos veículos de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas.

Justificando a proposição, o autor argumenta que a extensão da obrigatoriedade aos demais tipos de veículo automotor facilitaria a comprovação de abusos na direção e, conseqüentemente, a punição daqueles que prejudicam a segurança do trânsito. Adicionalmente, entende que o tacógrafo também pode ser útil na realização de perícias que digam respeito a acidentes nos quais estejam envolvidos veículos hoje dispensados de tal equipamento.

Apensado ao Projeto de Lei n.º 3.215, de 2008, acha-se o Projeto de Lei n.º 3.308, de 2008, apresentado pelo Deputado Nazareno Fonteles. A iniciativa promove alterações no Código de Trânsito Brasileiro, de sorte a tornar o tacógrafo equipamento obrigatório de todos os tipos de veículos automotores. Além disso, estatui que os dados contidos no tacógrafo podem constituir prova do cometimento de infração de trânsito, mediante decisão fundamentada do agente, após análise do equipamento.

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O trânsito de veículos é uma atividade que oferece riscos a praticamente qualquer um que se exponha ao ambiente das vias públicas. Já quando circulavam os primeiros automotores, não havia dúvidas a respeito disso. Essa percepção dos riscos inerentes à atividade, somada às evidências do poder letal dos veículos, acumuladas ao longo de mais de cem anos de história, tem motivado a sociedade a atuar de duas maneiras, no campo da segurança veicular: de um lado, a indústria automobilística promove constante esforço de evolução tecnológica, no sentido de oferecer ao público veículos mais seguros; de outro, legisladores ordenam a uniformização da frota com respeito a algumas características que consideram indispensáveis para garantir padrões básicos de segurança, características essas que, afinal, são eleitas entre as diversas inovações promovidas pelos fabricantes.

Que critério pode usar o legislador para definir, em meio a tantas opções oferecidas pela indústria, os equipamentos obrigatórios dos veículos? Parece-me que a primeira e mais importante resposta a essa pergunta deve ser a essencialidade. Qualquer equipamento veicular cuja ausência represente iminente perigo para os ocupantes do automotor ou para os outros partícipes do trânsito deve ser tomado em conta pelo legislador. Outra resposta cabível, aqui, é a razoabilidade, que posso também chamar de análise de custo e benefício. Se determinado equipamento, embora não essencial, mostra-se capaz de incrementar a segurança veicular, a um baixo custo, eis que pode entrar na mira do legislador.

Dadas essas considerações, o que dizer de se obrigar a instalação de tacógrafos em toda a frota de veículos automotores, como proposto nas iniciativas?

Vou ao primeiro critério que mencionei: o tacógrafo é essencial? Não pode ser; não para toda a extensão da frota. Se fosse essencial, o tacógrafo já teria sido incorporado à maioria dos veículos automotores, por iniciativa própria da indústria, atenta aos interesses dos consumidores; também, já teria merecido de algum legislador, alhures, o tratamento que este projeto de lei procura lhe emprestar. Ocorre que não existe país, salvo melhor juízo, que hoje determine ser obrigatória a presença de tacógrafo em toda a sua frota de veículos automotores. Penso que nem poderia ser diferente. O tacógrafo não impede acidentes, nem diminui suas conseqüências. É um instrumento útil para análise da condução veicular e para a eventual revelação das causas de um desastre. Não é pouco, mas não é indispensável.

E o que dizer quando está em jogo o critério da razoabilidade? Nesse ponto, é preciso lembrar que para parte da frota – especialmente para veículos de maior porte, empregados em atividades comerciais – a legislação já determina o uso do tacógrafo. Essa decisão, por certo, decorre de algumas premissas: (i) tais veículos costumam ter uso mais intensivo do que os carros de passeio; (ii) a condução irresponsável ou negligente deles oferece muito mais riscos à segurança do trânsito do que atitude semelhante tomada por condutor de automóvel, visto que se tratam de automotores empregados no transporte de passageiros ou cujos peso e tamanho suplantam em muito os dos veículos ordinários; (iii) como são explorados comercialmente, o custo da instalação do equipamento pode ser, ao menos em parte, repassado aos que se utilizam do serviço de transporte; (iv) por terem à direção, em geral, motoristas contratados, equipá-los com um instrumento que monitore o comportamento desses profissionais é bastante conveniente para os proprietários dos veículos.

Além dos aspectos citados, que influenciaram a decisão do legislador de tornar obrigatório o uso do tacógrafo para determinadas categorias de veículo, é preciso ainda fazer menção ao fato de que existe um movimento, já há algum tempo, em torno da instituição de controle sobre o regime de trabalho dos motoristas profissionais, tal como sucede na Europa, onde o tacógrafo digital é empregado como instrumento de aferição das horas

trabalhadas à frente do volante. Não são poucas, assim, as razões que o legislador pode evocar para justificar a decisão que tomou anos atrás. Teria, agora, outras razões para fundamentar a extensão dessa obrigatoriedade a toda a frota nacional?

Honestamente, não vejo quais seriam.

Em primeiro lugar, de acordo com a proposta, trata-se de introduzir em mais de 40 milhões de veículos (especialmente automóveis e motocicletas) um equipamento cujo preço está na casa dos quinhentos reais, levando-se em conta uma avaliação benevolente, para o modelo analógico. Sem considerar custos relacionados à instalação do equipamento e à aquisição dos discos de gravação, é possível estimar que a medida geraria um custo, para o conjunto dos proprietários de veículos, da ordem de vinte bilhões de reais! É dinheiro que, em lugar de servir aos interesses dispersos pela economia, favorecendo a alocação racional de recursos, seria todo ele empregado para a consecução de uma única medida, cuja finalidade, embora relevante, parece-me longe de justificar tamanho dispêndio dos cidadãos.

De fato, conquanto a generalização da obrigatoriedade torne possível recorrer-se a dados armazenados nos tacógrafos para a eventual descoberta das causas de alguns acidentes, é preciso notar que, na maioria dos casos, os abalroamentos são de pequena monta, não gerando a necessidade de investigação; quando assumem proporção maior, e os institutos de perícia precisam ser acionados, pode-se lançar mão de meios e técnicas de avaliação alternativas à gravação de dados nos tacógrafos, expedientes esses, diga-se, que vêm sendo utilizados de forma satisfatória na elucidação da maior parte dos desastres automobilísticos. Ainda a esse respeito, devo ressaltar que são grandes as chances de que boa parcela dos proprietários, com o tempo, simplesmente não se dê ao trabalho de fazer a adequada manutenção do equipamento, assim como de promover as trocas dos discos de gravação. Nessas circunstâncias, o tacógrafo perderia sua utilidade.

De outra parte, não creio que se possa tomar o tacógrafo como instrumento auxiliar para a fiscalização de trânsito, não no sentido que o autor quer dar a entender. Abusos com respeito à velocidade devem ser constatados mediante o uso de equipamentos apropriados para isso, os radares. O tacógrafo, para efeito da fiscalização rotineira de trânsito, só terá

maior importância quando e se for instituído o controle sobre a jornada de trabalho daqueles que conduzem veículos comerciais, segundo proposto em projeto de lei oriundo, em 1996, do Poder Executivo.

**Esses os motivos que me levam a votar pela rejeição do Projeto de Lei n.º 3.215, de 2008, e do Projeto de Lei n.º 3.308, de 2008.**

Sala da Comissão, em                      de                      de 2009.

Deputado **Affonso Camargo**  
Relator