

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 3.342, DE 2004

Dá nova redação ao art. 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, regulamentando a emissão do certificado de Segurança Veicular a ser expedido por instituição Técnica credenciada pelo INMETRO, bem como estabelece o número de instituições técnicas por região, em função da quantidade de veículos a serem inspecionados.

Autor: Deputado Dr. Heleno

Relator: Deputado Reinaldo Betão

I - RELATÓRIO

O projeto de lei aqui analisado prevê a alteração do art. 106 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Se aprovada a proposição, nos casos de fabricação artesanal ou modificação de veículo, ou ainda quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro do veículo, um **Certificado de Segurança Veicular** expedido por instituição técnica credenciada pelo INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia e Qualidade Industrial, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

A proposição em apreço estabelece, também, que o credenciamento de instituição técnica para realizar os serviços de Inspeção de Segurança Veicular e inspeção de equipamento destinado ao transporte rodoviário de produto perigoso deverá se dar por meio de contratação por processo de licitação, sendo a atividade exercida em regime de concessão. O

projeto prevê ainda que caberá ao INMETRO, após consulta aos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRANs, estabelecer o número de instituições técnicas por região, em função da quantidade de veículos a serem inspecionados. A concessão será por prazo determinado e os concessionários deverão comprovar que dispõem de capacitação técnica e de tecnologia para atender aos requisitos e especificações exigidas pelo INMETRO.

A proposição foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e Cidadania, cabendo-nos, neste primeiro Colegiado, a Relatoria, que deverá obedecer aos ditames dos arts. 32, VI e 54 do Regimento Interno.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Não é claro se o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado há quase oito anos, trouxe realmente benefícios ao País, ao menos, a julgar pelo número de vítimas de acidentes de trânsito. O anuário do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN **não** mostra uma clara melhoria com relação aos acidentes, após a implantação do novo Código.

Entre 1998 e 2002, último ano com dados disponíveis, o número de vítimas fatais permaneceu praticamente constante, na faixa de 20.500 mortos por ano. Também o número de vítimas não-fatais foi quase constante, da ordem de 325.000 por ano, exceto para 2001, quando houve 375.000 vítimas. Mesmo quando se considera não o número absoluto, mas o índice de acidentes em função da frota, não se pode identificar uma tendência de redução na chamada “sinistralidade”, ou, pelo menos, não houve alterações significativas, mantendo-se média aproximada de 6,5 vítimas fatais por cada 10.000 veículos, e de cerca de 110 vítimas não-fatais, também por cada 10.000 veículos.

Sabe-se que as estatísticas de trânsito no Brasil são relativamente precárias. Não obstante, e infelizmente, pode-se afirmar, com segurança, que a Lei 9.503, de 1997 - o Novo Código de Trânsito Brasileiro - não trouxe resultados expressivos no tocante a evitar que o trânsito seja mais um

elemento de risco para a população. Este era, sem dúvida, um dos objetivos explícitos do legislador.

Por outro lado, algumas das importantes disposições do Código ainda não se transformaram em prática, e é aqui que está o mérito da proposição do nobre colega Dr. Heleno. Dentre as propostas que não foram efetivamente implantadas encontra-se a inspeção veicular. Pode-se argumentar que a não implementação desta inspeção terá contribuído para os fracos resultados da Lei 9.503, de 1997.

Implantada em diversos países mais desenvolvidos, a medida tem por objetivo evitar que veículos trafeguem em vias públicas sem condições de segurança, colocando vidas em risco. Sabe-se que, quando novos, os veículos atendem a especificações rígidas, que garantem o bom funcionamento de freios, luzes, limpadores de pára-brisas e outros equipamentos de segurança. Com o passar dos anos, porém, o natural desgaste de peças certamente levará, a menos que a manutenção seja cuidadosa, ao comprometimento do equipamento. Este passará, então, a colocar em risco a vida de seus ocupantes e também de terceiros. Esta a razão fundamental da norma legal proposta pelo Código e detalhada no projeto de lei em tela.

Para se ter uma idéia da gravidade do assunto, vale mencionar uma pesquisa realizada, há cerca de cinco anos, pelo Dr. Rogério Scaringela, uma das maiores autoridades nacionais em trânsito. Esta pesquisa, de maneira deliberada, avaliou apenas os itens de segurança mais explícitos, que poderiam ser inspecionados sem se tomar muito tempo do motorista, e o fez, também de forma consciente, somente com automóveis pertencentes à chamada “Classe A”, na cidade de São Paulo. Ou seja, a pesquisa apenas avaliou veículos que, em princípio, estariam entre os mais bem conservados do País. Os resultados foram estarrecedores, pois mais de 60% apresentaram falhas na segurança. A frota nacional, por certo, terá comprometimento bem maior.

O custo que esta precária manutenção impõe ao País é enorme. Além das vidas perdidas, perde-se também com os tratamentos médicos das vítimas não fatais, com o tempo perdido em congestionamentos causados por falhas mecânicas em veículos, com as horas de trabalho desperdiçadas, com o combustível queimado sem produzir movimento, com o agravamento da poluição, etc. Urge, portanto, a adoção de medidas que venham contribuir para a melhoria da manutenção dos veículos.

Eis aí o mérito da proposição em tela. Ao estabelecer normas básicas para a escolha, por meio de licitações, de instituições técnicas que tenham comprovada habilitação tecnológica para a realização de tão importante serviço, o projeto contribui sobremaneira para viabilizar, finalmente, a implantação da inspeção veicular em nosso País. Também é relevante, na proposição em tela, a preocupação com a determinação do número de instituições que poderão operar em cada região, buscando-se evitar os prejuízos decorrentes de uma eventual concorrência predatória, que poderia comprometer a eficácia das inspeções.

Caberia talvez, no projeto sob apreciação, alguma mudança de redação, de forma a tornar mais claras as intenções do legislador e para corrigir erro de digitação quanto à sigla dos Departamentos Estaduais de Trânsito, mas tal não é a atribuição deste Colegiado, e o problema decerto não escapará ao percuciente exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, que encerrará a análise da matéria.

Sem embargo e pelas razões expostas, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.342, de 2004.**

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado **REINALDO BETÃO**
Relator