



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 75, DE 2018

Requer, nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, sejam prestadas pelo Senhor Ministro de Estado das Cidades, informações sobre a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 716, de 30 de novembro de 2017..

AUTORIA: Senador Fernando Bezerra Coelho (PMDB/PE)

DESPACHO: À Comissão Diretora



[Página da matéria](#)



REQUERIMENTO Nº , DE 2018

Nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado das Cidades, informações sobre a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 716, de 30 de novembro de 2017, que estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular, em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

JUSTIFICAÇÃO

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) emitiu em 30 de novembro de 2017 a Resolução nº 716, que estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular, em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

I. Síntese da Resolução Contran nº 716, de 30 de novembro de 2017.

O Capítulo I – Disposições Iniciais – estabelece o objeto da resolução – que é estabelecer a forma e as condições de implantação e



operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular –, e o âmbito da aplicação, que será em todo o território nacional.

O Capítulo II – Da Implementação e Operação do Programa de Inspeção Técnica – estabelece para o órgão máximo executivo de trânsito da União (DENATRAN) a responsabilidade de exercer a coordenação, a supervisão e a fiscalização nacional da execução do Programa de Inspeção Técnica Veicular. Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal exercerão com exclusividade a fiscalização da operação da Inspeção Técnica Veicular (ITV), que poderá ocorrer tanto de forma presencial quanto de forma remota, sem aviso prévio, através de sistemas informatizados e de sistemas de monitoramento das inspeções.

Neste capítulo II define-se o prazo de até 31 de dezembro de 2019 para que os órgãos executivos estaduais e do Distrito Federal implantem o Programa de ITV em suas respectivas áreas de circunscrição, atendidas as diretrizes trazidas pelo Anexo I. É facultada a delegação para pessoa jurídica de direito público ou privado previamente credenciada realizar a operação da ITV. Remete-se ao Anexo II da Resolução para os procedimentos de seleção das empresas contratadas para realizar a ITV.

O Capítulo III – Da Inspeção – define que a ITV será automatizada e informatizada e poderá ser realizada em estações fixas ou móveis. Os equipamentos e instrumentos metrológicos utilizados nos serviços de inspeção sujeitos à regulamentação metrológica devem atender os requisitos do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO).



O resultado da ITV deve ser informado ao órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal via sistema e ao condutor do veículo através de Certificado de Inspeção (CI) de acordo com modelo, forma e condições definidas a serem definidas pelo DENATRAN.

O Capítulo IV – Dos Itens da Inspeção Técnica Veicular –, possui somente o art. 10 para definir que a ITV será executada segundo o conjunto de normas NBR 14040 – Partes I a XII, NBR 14180 – Partes I a XII e NBR 14624 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e suas sucedâneas e, na ausência de requisitos, os normativos do CONTRAN e do DENATRAN.

O Capítulo V – Da Obrigatoriedade e Periodicidade Da Inspeção Técnica Veicular – dispõe que a ITV deve ser realizada de dois em dois anos em todos os veículos da frota registrada, conforme cronograma a ser definido pelos DETRANs, sendo pré-requisito para o licenciamento anual. São isentos da obrigação durante 3 anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos registrados na categoria particular, com capacidade para até 7 passageiros, e de 2 anos para os demais veículos novos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. Embora não seja esclarecido nessa norma, a definição para o que são danos de média ou grande monta constam da Resolução nº 544, de 2015.

Outros prazos estabelecidos: a ITV será a) semestral, para os veículos destinados ao transporte de escolares e para os previstos na Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009; b) anual para os veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de cargas e passageiros; c) anual para as



Combinações de Veículos de Carga (CVC) com PBTC superior a 57 toneladas.

O Capítulo VI – Cronograma da Implementação da Inspeção Técnica Veicular –, define o prazo de até 01 de julho de 2018 para que os DETRANs apresentem ao Contran o cronograma de implementação da ITV em seus Estados e no Distrito Federal.

O Capítulo VII – Da Reprovação na Inspeção Técnica Veicular –, estabelece os critérios para reprovação na ITV, que se utilizam das definições da norma ABNT 14040, citada no Capítulo IV, para Defeito Muito Grave (DMG) e Defeito Grave (DG). Assim, serão reprovados:

- no primeiro ano de operação do programa no Estado, a) quando for constatada a existência de DMG; b) quando for constatada a existência de DG no sistema de freios, pneus, rodas ou nos equipamentos obrigatórios ou utilizando equipamentos proibidos; ou, c) quando reprovado na inspeção de controle de emissão de gases poluentes e ruído;

- no segundo ano de operação do Programa: a) na constatação de qualquer defeito relacionado daqueles citados acima sobre a inspeção do primeiro ano; ou, b) quando for constatado DG no sistema de direção.

- a partir do terceiro ano, qualquer DG ou DMG para os itens de segurança, ou não atenderem aos parâmetros do CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

O Capítulo VIII – Das Sanções – remete ao Anexo III da Resolução para as sanções administrativas aplicáveis à instituição ou entidade pública ou privada decorrentes do processo de fiscalização dos



DETRANs. Estabelece ainda diretrizes para o rito processual e os prazos para apresentação de justificativas prévias, apresentação de defesa e para a apresentação de defesa prévia.

São definidos critérios para vedações ao credenciamento, afastamento de pessoal da empresa credenciada, e para oferta de denúncia ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) e ao Ministério Público Estadual para apuração de responsabilidades profissionais, cíveis e criminais.

O Capítulo IX – Das Disposições Finais e Transitórias – estabelece que em caso de reprovação do veículo na ITV, a primeira reinspeção será isenta da remuneração do serviço no mesmo operador, desde que obedecidos os prazos estabelecidos pelo DETRAN.

E, por fim, o descumprimento das disposições contidas na Resolução sujeitará o infrator às sanções previstas no inciso VIII do art. 230 do Código de Trânsito Brasileiro, que consideram a infração grave, sujeita a penalidade de multa e a medida administrativa de retenção do veículo para regularização.

II. Do objetivo da Inspeção Técnica Veicular.

Extrai-se da citada Resolução que o escopo principal da Inspeção Técnica Veicular (ITV) consiste em aumentar a segurança do trânsito. Deveras, as estatísticas de acidentes no trânsito são alarmantes em todo o país. É fundamental estamos certos, todavia, de que a medida em questão é efetivamente apta a atingir esse objetivo.



É preciso que o Ministro dos Transportes esclareça, assim, se realmente existe relação empírica direta de causa e efeito entre a realização de inspeção veicular e a redução de acidentes de trânsito, não uma mera correlação ou coincidência. Porque se não houver qualquer evidência empírica nesse sentido, estar-se-ia criando apenas mais uma burocracia vazia, a recair sobre os ombros dos proprietários de veículos automotores de todo o país, sem qualquer benefício concreto em contrapartida.

Não se ignora que diversos países adotam fiscalização semelhante sobre a frota de veículos automotores, assim como alguns Estados brasileiros, o que por si só não se revela suficiente para justificar a medida.

Ilustrativamente, estudos do IIHS (*Insurance Institute for Highway Safety*) afirmam que os programas de inspeção, nos Estados Unidos, têm pouca ou nenhuma influência na redução de acidentes, pois poucas colisões no país são provocadas por defeitos do automóvel. A preocupação maior acaba sendo a emissão de poluentes.

É interessante notar que o mesmo ocorre no Brasil: falhas mecânicas não são a principal causa de colisões no país. Segundo pesquisa divulgada em setembro de 2017 pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), filiada à Associação Médica Brasileira, a maior causa de mortes no trânsito é devido ao excesso de velocidade, seguida de embriaguez ao volante e uso de celular durante a condução ao veículo: todas relacionadas, portanto, a imprudência do condutor ao volante. Sob esse prisma, a medida em tela pouco contribuirá especificamente para a melhoria da segurança no trânsito.



A propósito, nos EUA apenas dezoito Estados e o Distrito Federal exigem inspeções anuais ou bienais, de um total de 50 Estados da Federação, além do Distrito Federal.

Alguns Estados brasileiros, mesmo na ausência de uma disciplina nacional sobre a matéria, há anos já realizam inspeção veicular. Seria importante, dessa forma, que Sua Excelência indicasse se houve melhoria na segurança do trânsito nesses Estados, comparando-se, por exemplo, com Estados que não exigem a inspeção veicular.

Outro argumento utilizado em prol da inspeção veicular, embora não seja o objetivo principal da Resolução, refere-se ao controle da emissão de gases poluentes por veículos automotores. Com efeito, a experiência em países desenvolvidos mostra que a inspeção veicular periódica contribuiu para renovar a frota, retirando de circulação veículos mais poluentes.

No caso brasileiro, entretanto, é preciso redobrada cautela na perseguição desse objetivo. Outros valores também devem ser considerados, sob pena de se prejudicar proprietários de veículos das classes sociais mais baixas, que naturalmente teriam dificuldades econômicas em atender a requisitos de adequação de emissão de poluentes muito rigorosos, tendo em conta que normalmente estão associados a veículos mais novos.

Outro ponto que também merece esclarecimento consiste na forma de custeio da inspeção veicular, tanto se for realizada diretamente pelo Estado, como por convênio com empresas. É importante definir se o custeio será efetuado com fontes de arrecadação já existentes, ou se haveria



necessidade de majoração das fontes existentes (v.g., taxa de licenciamento anual), ou mesmo a criação de nova fonte (nova taxa, por exemplo).

III. Do requerimento de informações.

Em face do exposto, nos termos do § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 216 do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro sejam prestadas, pelo Senhor Ministro de Estado das Cidades, informações sobre a Resolução Contran nº 716, de 30 de novembro de 2017, que estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular.

Munido dessas informações, o Senado Federal poderá adequadamente avaliar o impacto da citada Resolução.

Sala das Sessões,

Senador FERNANDO BEZERRA COELHO

