

**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

**PROPOSTA Nº 14/2022 - CCEEI**

<b>Temas</b> (art. 2º do anexo II da Resolução 1.012/2005)	<input type="checkbox"/> I – Exercício e atribuições profissionais; <input type="checkbox"/> II – Registro de profissionais e de pessoas jurídicas; <input type="checkbox"/> III – Verificação e fiscalização do exercício e atividades profissionais; <input type="checkbox"/> IV – Responsabilidade técnica e ética profissional.
<b>Assunto</b>	Análise e manifestação técnica dos Projetos de Lei que tramitam no Congresso Nacional
<b>Proponente</b>	CCEEI
<b>Destinatário</b>	CEEP / CONFEA
<b>Item Plano de Ação</b>	5

Os Coordenadores e Representantes de Plenário da Coordenadoria de Câmaras Especializadas de Engenharia Industrial - CCEEI dos CREAS, reunidos em Brasília - DF, no período de 05 a 07 de dezembro de 2022, aprovam proposta de seguinte teor:

**a) Situação Existente:**

A CEEP solicitou a esta coordenadoria que se manifestasse em relação aos projetos de Lei que tramitam no Congresso Nacional, conforme tabela "CONFEA - Projetos Monitorados 26\_10\_22 Eng Industrial.pdf", de interesse (ou não) para a Engenharia Mecânica a fim de subsidiar a assessoria parlamentar do CONFEA no acompanhamento destas matérias legislativas, bem como acrescentar ou suprimir palavras-chave ligadas a Eng. Industrial, conforme tabela "DOC-20221206-WA0022.pdf".

**b) Propositura 1:**

Informar a CEEP em relação aos Projetos de Lei de interesse da CCEEI conforme segue visando uma melhor atuação do Sistema CONFEA/CREAs no Congresso Nacional:

**1 - Projeto de Lei nº 410/2022** – autor Dep. Luis Claudio Fernandes Miranda – DF – Republicanos

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para extinguir a prévia autorização exigida para a modificação de veículo. O Projeto de Lei 410/22 determina que alterações nas características de fábrica dos veículos não dependerão de autorização prévia, mas deverão ser informadas aos órgãos competentes antes do eventual retorno à circulação em vias públicas.

**Avaliação:** com interesse temático.



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

**Justificativa:** O Projeto de Lei 410/22 acima referido, não altera o campo da Engenharia Mecânica, ele apenas cita a não exigência prévia da autorização dos Detrans (órgãos estaduais) e ainda de conformidade às normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), para a alteração nas características de fábrica dos veículos. Nos moldes atuais não é exigido laudo de alteração e modificação dos veículos.

Contudo, a legislação profissional do CONFEA/CREA exige a presença de um responsável técnico na execução dos serviços de alteração de veículo. Desta forma, sugerimos incluir no projeto de Lei esta modificação.

**2 - Projeto de Lei 6014/2013** - autor sen. Marcelo Crivella - RJ - PRB

Determina a realização periódica de inspeções em edificações e cria o Laudo de Inspeção Técnica de edificação (Lite).

**Avaliação:** com interesse temático e favorável.

**Justificativa:** O projeto de lei, acima referido, possibilitará maior confiança nas edificações, inspeções periódicas são capazes de identificar problemas que se ainda no início podem ser facilmente sanados e assim mais segurança para a população. O processo de criação do Lite será em conformidade com o que dispõem as normas técnicas aplicáveis, estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, gerando uma demanda de trabalho multidisciplinar para os profissionais da engenharia, considerando as instalações elétricas, hidráulicas e de combate a incêndio, incluindo extintores, elevadores, condicionadores de ar, caldeiras e gases, manutenção de forma geral.

**3 - Projeto de Lei PL 1375/2022 – Autor Paulo Freire Costa - PL/SP**

Altera a Lei nº 13.589, de 4 de janeiro de 2018, para obrigar veículos de transporte coletivo de passageiros a dispor de um Plano de Manutenção, Operação e Controle – PMOC, e altera a Lei nº 6.437, de 20 de agosto de 1977, para incluir como infração sanitária o descumprimento a normas relacionadas à instalação e manutenção de aparelhos e sistemas de ventilação ou de condicionamento de ar.

**Avaliação:** interesse temático parcial.

**Justificativa:** O Projeto de Lei acima referido pretende alterar o Art. 1º da Lei 13.589/18 em que obriga todos os edifícios de uso público, que possuem ambientes de ar interior climatizado artificialmente devem dispor de um Plano de Manutenção, Operação e Controle – PMOC dos respectivos sistemas de climatização, incluindo nesse rol de obrigações os veículos de transportes coletivos de passageiros, como aeronaves e embarcações. Um segundo ponto é alterar o art. 10, da Lei nº 6.437, de 1977, incluindo o inciso XLVIII, prevendo advertência,



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

interdição, cancelamento da autorização de funcionamento e/ou multa de estabelecimentos que descumprirem normas legais e regulamentares, medidas, formalidades, ou outras exigências sanitárias relacionadas à instalação, higienização e manutenção de aparelhos e sistemas de ventilação ou de condicionamento de ar.

A proposta de ser exigido o PMOC em aeronaves é desnecessário, pois as mesmas já tem controle rígido de filtragem de ar e normas técnicas e o controle rígido de manutenção garantem a pureza do ar ser melhor que a maioria dos ambientes públicos, comparando-se até mesmo a pureza do ar de uma sala de cirurgia, pois as aeronaves comerciais modernas possuem filtragem com eficácia de 99,97% através dos filtros HEPA instalados no sistema (HEPA - High Efficiency Particulate Air, “partículas de ar de alta eficiência”)

As embarcações carecem de soluções de legislação para a implementação. A maioria dos maiores navios de passageiros são de origem estrangeira, e com suas normas de construção e tratamento de ar dos países de origem, e seguem padrões internacionais de qualidade do ar interno.

Já existe a recomendação da ANVISA dentro do GUIA SANITÁRIO PARA NAVIOS DE CRUZEIRO com relação ao controle e operação do sistema de condicionamento de ar.

“.. *Item 4*

..

*4.2. REGISTROS DE HIGIENIZAÇÃO Os registros referentes aos procedimentos de operação, manutenção, controle, higienização dos equipamentos de climatização devem ser mantidos a bordo, e disponibilizados quando solicitado. Deve estar disponível, quando solicitado, relação dos produtos utilizados nos procedimentos de higienização do sistema de ar condicionado.” (atualização 2019)*

Entretanto a ANVISA publicou em setembro deste ano, a RDC N° 754, que dispõe sobre os requisitos sanitários para o embarque, desembarque e transporte de viajantes em embarcações de cruzeiros marítimos localizadas em águas jurisdicionais brasileiras. Onde em seu artigo 23, já prevê a obrigatoriedade da implantação desse sistema:

*“...Do sistema de ventilação e climatização*

*Art. 23 A embarcação deve dispor de plano de manutenção, operação e controle do sistema de ar-condicionado e tubulações contemplando procedimentos de limpeza e manutenção recomendados pelo fabricante dos filtros, nos termos da Resolução – RE n° 09, de 16 de janeiro de 2003.”*

Consideramos assim, não haver interesse em incluir embarcações de cruzeiro e aeronaves na alteração do artigo 1º da Lei 13.589, de 4 de janeiro de 2018 por já haver para estes modais, legislação, normas



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

e recomendações técnicas específicas para estes. Entretanto, por outro lado, consideramos produtivo serem incluídos os transportes coletivos terrestres em geral, como ônibus interestaduais e trens de passageiros, que possuam sistema de climatização artificial.

Por outro lado, a alteração prevista da Lei nº 6.437, de 1977, pode trazer um melhor controle da obrigatoriedade do cumprimento da implantação do PMOC, com a inclusão da previsão de sanções quando do não cumprimento das suas diretrizes, visto que atualmente, não há legislação clara sobre punição do não cumprimento dessa obrigação, visto que a fiscalização desta implantação é de competência das vigilâncias sanitárias municipais e estaduais, e é muito comum tais organizações desconhecerem a obrigatoriedade e a importância de tal programa de manutenção. Com a alteração da Lei, tornar-se-á obrigatório a implantação e a fiscalização dessas demandas, sob pena inclusive de omissão do órgão fiscalizador em não exigir tais providências.

**4 - Projeto de Emenda Constitucional nº 01/2021 – autor sen. Wellington Fagundes - PL - MT**

Acrescenta o art.175-A Constituição Federal para determinar que pelo menos 70% (setenta por cento) dos recursos obtidos com outorgas onerosas de serviços e de infraestruturas de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.

**Avaliação:** sem interesse temático

**Justificativa:** O Projeto de Emenda Constitucional – PEC 01/2021, acima referido, trata de questão destinação orçamentária da União, em que há a preocupação genérica sobre a infraestrutura de transporte no país, no tocante a investimentos e manutenção. Não temos como associar ao interesse particular no campo da Engenharia Mecânica.

**5 - Projeto de Lei 5979 de 2001 - Autor Comissão de Viação e Transportes**

Acrescenta o art. 66-A e altera a redação do “caput” do art. 104 na Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV.

**Avaliação:** com interesse temático parcial

**Justificativa:** O Projeto de Lei acima referido pretende alterar no seu Art. 2º a Lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo: “Art. 66-A. Nenhum veículo poderá transitar: “I - sem atender aos limites de emissão de poluentes estabelecidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, no âmbito do PROCONVE – Programa Nacional de Controle da Poluição por Veículos Automotores.

Enquanto que no Art. 3º altera o art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas em lei, ficando a cargo do CONTRAN a edição de normas técnicas referentes à inspeção dos itens de segurança e do CONAMA a edição de normas técnicas referentes ao controle de emissão de gases poluentes e ruído.”

O presente projeto de lei visa à execução da inspeção técnica veicular, de modo uniforme, em todo o território nacional.

Por fim, como analisado, o presente projeto de Lei temos interesse temático PARCIAL da CCEEI. No tocante apenas as alterações do “Art. 66-A”, quanto ao art. 104 na Lei nº. 9.503 não há interesse visto que refere-se a arrecadação.

**6 - Projeto de Lei nº 565/2021 – autor dep. Santini - PTB-RS**

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a verificação do excesso de peso de veículos automotores.

**Avaliação:** sem interesse temático.

**Justificativa:** O Projeto de Lei nº 565/2021, acima referido, tem por objetivo alterar o modo pelo qual são atualmente aferidos os pesos dos veículos automotores, bem como fiscalizados os limites legais referentes ao excesso de peso. Entendemos que esta temática pode ser melhor analisada no campo da engenharia civil, na questão de limites de cargas nos pavimentos rodoviários. Quanto aos veículos, a proposta não traz sugestões de mudanças nos projetos no tocante a limites de cargas, apenas faz alterações no modo de aferição das balanças rodoviárias. Não temos como associar ao interesse particular no campo da Engenharia Mecânica.

**7 - Projeto de Lei nº 1365/2011 – autor Deputado Federal [Vieira da Cunha \(PDT-RS\)](#)**

Dispõe sobre condições necessárias à abertura e ao funcionamento de parques de diversão e similares e impõe responsabilidade solidária ao proprietário e ao administrador do empreendimento por danos causados em decorrência do mau estado de conservação, falhas técnicas em equipamentos ou de operação em desacordo com o disposto nesta Lei.

**Avaliação:** Não há interesse da CCEEI de que este projeto avance dentro do legislativo da forma que o mesmo foi proposto.

**Justificativa:** O Projeto de Lei 1365/2011, acima referido, não traz contribuições para o sistema profissional CREA/CONFEA. A contratação de um profissional para laudar a instalação e funcionamento desses estabelecimentos, prevista na redação da Lei, já é exigida tanto pelo próprio sistema profissional, para controle regular da profissão, bem como pelos órgãos municipais para a emissão do alvará de funcionamento, exigindo a cobrança da ART de responsabilidade técnica das instalações.



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

Entendemos também que definir as responsabilidades solidárias aos proprietários, administradores e órgãos públicos envolvidos na regulamentação dos parques previstos também na redação da referida Lei, não é atribuição do sistema CONFEA, mas sim da investigação civil e/ou criminal em caso de sinistro nas instalações.

Outra inconsistência que observamos é a lei em questão atribuir a competência aos CREAs em aplicar sanções com multas pecuniárias aos infratores, inclusive como poder de definir as dosimetrias dos valores. Entendemos que não é competência do sistema esse tipo de aplicação de penalidade, visto que as multas aplicadas pelo CREA a profissionais e empresas são previstas em resoluções definidas pelo plenário do CONFEA, com valores fixos, e não aleatórios ao sabor do analista.

No caso de exigência de perícia técnica, o CREA local já tem essa atribuição e pode realizar de forma independente para determinar possíveis omissões profissionais. No caso de ser solicitada judicialmente, tanto como apoio para a investigação da Polícia Civil, como no caso de solicitação judicial do possível juiz que investigaria o caso, a fiscalização e os membros do conselho também podem colaborar, mas de forma já prevista nas atribuições legais do próprio sistema.)

**8 - Projeto de Lei N° 4176, DE 2020 – Autor Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB/PB)**

Dispõe sobre o exercício da profissão de engenheiro clínico, e dá outras providências.

**Avaliação:** com interesse temático.

**Justificativa:** O Projeto de Lei acima referido trata sobre o exercício da profissão de engenheiro clínico que no seu Art. 2º comenta que o exercício da profissão de engenheiro clínico, em todo o território nacional, é assegurado aos profissionais da Engenharia, de que trata a Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, no âmbito de suas atribuições, desde que atendam a pelo menos um dos seguintes requisitos:

I – ser portador de diploma de graduação em Engenharia Biomédica, expedido por instituição regular de ensino ou por instituição estrangeira e revalidado no Brasil, de acordo com a legislação;

II – ser portador de diploma de mestrado ou doutorado em Engenharia Biomédica, expedido por instituição regular de ensino ou por instituição estrangeira e revalidado no Brasil, de acordo com a legislação;

III – ser portador de certificado de especialização em Engenharia Clínica emitido por instituição regular de ensino ou por instituição estrangeira e revalidado no Brasil, de acordo com a legislação;



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

IV – ser portador de diploma de engenheiro ou tecnólogo, desde que venha exercendo, comprovadamente, há pelo menos 5 (cinco) anos completos, nas atividades inerentes à profissão de engenheiro clínico, na data da promulgação desta Lei.

E o Art. 4º comenta que para o exercício da profissão de engenharia clínica, os profissionais de que trata esta lei devem possuir registro no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia, sob cuja jurisdição que se encontrar o local de sua atividade.

Vale ressaltar que nos moldes atuais dos cursos de especialização em Engenharia Clínica, alguns dos discentes não possuem formação em Engenharia, não poderão ter registro no Conselho de Engenharia e Agronomia; desta forma não podendo ter atuação nesta área. O exercício da especialização de Engenheiro Clínico deverá ser permitido exclusivamente ao Engenheiro, portador de certificado de conclusão de curso de especialização em Engenharia Clínica, ministrado no País, em nível de pós-graduação.

**9 - Projeto de Lei Nº 3584 de 2015 –**

Institui a Política Nacional de Incentivo às Agroindústrias.

**Avaliação:** sem interesse temático.

**Justificativa:** O Projeto de Lei acima referido pretende alterar no seu artigo 1º Institui a Política Nacional de Incentivo às Agroindústrias, com o objetivo de promover: I - a criação de novos empreendimentos agroindustriais, II - a regularização de agroindústrias informais; e III - a competitividade agroindustrial do País. O Projeto de Lei também comenta no seu Art. 2º quais são os princípios e diretrizes da Política Nacional de Incentivo às Agroindústrias: I – sustentabilidade econômica, social e ambiental das cadeias produtivas rurais; II - redução das disparidades regionais; III – geração de empregos e renda em âmbito local; IV – elevação da produtividade do trabalho; 2 V – inovação, modernização e desenvolvimento tecnológico; VI – sanidade e segurança alimentar; VII – desburocratização e simplificação de procedimentos administrativos; VIII – fortalecimento de cadeias produtivas; IX – valorização da cultura e identidade locais; e X – indução do empreendedorismo. Desta forma deixa claro que o escopo do Projeto de Lei é bem abrangente e desvirtua a atuação da CCEEI.

**c) Propositura 2:**

Informar a CEEP em relação ao acréscimo/remoção de palavras-chave de interesse da CCEEI conforme tabela anexa, visando uma melhor atuação de busca para o Sistema CONFEA/CREAs no Congresso Nacional.

**d) Justificativa:**



**CCEEI** Coordenadoria de Câmaras  
Especializadas de Engenharia Industrial

**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

Subsidiar a Assessoria Parlamentar do Confea no acompanhamento dos projetos de lei que tramitam no Congresso Nacional.

**e) Fundamentação Legal:**

Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966;

Resolução nº 1.012, de 10 de dezembro de 2005;

Resolução nº 473, de 26 de novembro de 2002;

Referenciais Curriculares Nacionais dos Cursos de Bacharelado e Licenciatura do MEC

**f) Sugestão de Mecanismos de Ação:**

Encaminhar à CEEP e, em seguida, à Assessoria Parlamentar para análise e demais encaminhamentos.

.



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA – CONFEA**

**4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COORDENADORIA DE CÂMARAS  
 ESPECIALIZADAS DE ENGENHARIA INDUSTRIAL - CCEEI**

**Brasília - DF, 05 a 07 de dezembro de 2022**

**FOLHA DE VOTAÇÃO**

<i>CREA</i>	<i>SIM</i>	<i>NÃO</i>	<i>ABSTENÇÃO</i>	<i>AUSENTE</i>	<i>OBSERVAÇÃO</i>
Acre	X				
Alagoas	X				
Amapá	X				
Amazonas	X				
Bahia					COORDENADOR
Ceará	X				
Distrito Federal				X	
Espírito Santo	X				
Goiás	X				
Maranhão				X	
Mato Grosso	X				
Mato Grosso do Sul	X				
Minas Gerais	X				
Pará				X	
Paraíba	X				
Paraná				X	
Pernambuco	X				
Piauí	X				
Rio de Janeiro	X				
Rio Grande do Norte				X	
Rio Grande do Sul	X				
Rondônia	X				
Roraima	X				
Santa Catarina	X				
São Paulo	X				
Sergipe	X				
Tocantins	X				
<b>TOTAL</b>	21			5	
Desempate do Coordenador					

Aprovado por unanimidade

Aprovado por maioria

Não aprovado

**Eng. Mec. EDER RAMOS**  
**Coordenador Nacional da CCEEI**

