



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

Projeto de Lei nº 5979, de 2001

Acrescenta o art. 66-A e altera a redação do "caput" do art. 104 na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV.

Autor : Comissão de Viação e Transportes
Relator: Deputado José Pimentel

I – RELATÓRIO

Estudo desenvolvido no âmbito de uma subcomissão da Comissão de Viação e Transportes desta Casa, por ela posteriormente encampado, unanimemente, se materializou no presente projeto de lei que estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV, prevista no Código Brasileiro de Trânsito, que pretende seja realizada de modo uniforme em todo o território nacional, através de um procedimento único, tanto em relação aos itens de segurança como do controle de emissões, impondo, ainda, a observância de outros princípios como tarifa única, universalidade e simultaneidade de implantação e respeito aos eventuais contratos em vigor.

Submetido ao exame da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, o projeto em referência recebeu parecer favorável, aprovado por unanimidade, no qual, entre outros argumentos, foram expendidos os seguintes :

“Devemos ressaltar a preocupação do presente projeto em impedir a outorga das tarefas de inspeção veicular, às empresas proibidas de licitar ou contratar com o Poder Executivo; que tenham sido declaradas inidôneas, nos termos da legislação vigente ou que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, de fabricação ou comércio de



veículos e autopeças, devido à falta de isenção para a emissão do certificado de aprovação.

Da mesma forma, merecem destaque as exigências nele contidas, de comprovação pelos licitantes, de aptidão para o desempenho das atividades objeto da outorga e de demonstração de recursos de informatização que permitam o acompanhamento do registro e dos dados armazenados de todas as inspeções realizadas, além de ligação eletrônica com o órgão máximo executivo de trânsito da União ou demais órgãos de fiscalização.

Outro ponto de fundamental importância reside na solução da simultaneidade das inspeções de segurança ambiental definidas pelo artigo 31, o que condiz com o respeito que deve ser dispensado ao cidadão, proprietário de automóvel.

Há, ainda, que se reiterar, mais uma vez, que sem a inspeção veicular não será possível a viabilização de propostas como as de renovação e reciclagem de veículos automotores, também em tramitação nesta Casa, que objetivam estimular a substituição de veículos em precárias condições de uso, por outros mais seguros, econômicos e menos poluentes, com inegáveis benefícios para a sociedade e para a cadeia automobilística, reconhecidamente uma das maiores geradoras de emprego, renda, tecnologia, receita cambial e impostos.”

Submetido posteriormente ao exame da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM), ali o relator, Deputado José Borba, acolheu algumas sugestões apresentadas por integrantes daquele órgão técnico e também outras recolhidas nas inúmeras audiências públicas realizadas para debate da matéria ao longo de sua tramitação. Naquela oportunidade, destacou-se, entre outras coisas, o seguinte:

“Em relação à assertiva sempre reiterada de que a ITV é instrumento imprescindível à viabilização do programa de renovação e reciclagem de veículos automotores, vale lembrar, em abono desta tese, que a coordenadoria de Trânsito da CET-Rio estima que para cada dois carros regularizados no município do Rio de Janeiro, haja outro trafegando irregularmente, sem licença e em mau estado de conservação e que isto acontece porque tais veículos perdem totalmente o valor e o proprietário não tem recurso sequer para recuperá-lo, quanto mais para adquirir outro mais novo. Com o programa de renovação ele receberia um bônus e o veículo seria tirado de circulação e reciclado.



Convém aduzir, ainda, que o Sindipeças encaminhou recentemente ao presidente da República uma proposta para aquecer as vendas da indústria automobilística, setor responsável por 11% do Produto Interno Bruto, que está próximo de um colapso se continuar operando com menos de 60% de sua capacidade de produção, onde é destacada a necessidade da adoção urgente de um programa de renovação da frota – para o qual a instituição da inspeção veicular é condição prévia, convém repetir - que resultaria num incremento de 210 mil veículos ao ano no mercado, medida esta que também consta do Plano de 7 metas para o setor automotivo do Brasil elaborado pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.”

E, mais adiante, complementa: *“Por derradeiro vale reproduzir registro feito pelo relator da matéria na Comissão de Trabalho, o então deputado Jair Meneguelli, “sobre documento publicado com o apoio de inúmeras entidades, como a Avitrans – Associação das Vítimas de Trânsito; Cepat – Centro de Psicologia Aplicada de Trânsito; Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo; CNT – Confederação Nacional do Transporte; INST – Instituto Nacional de Segurança no Trânsito; e ANGIS – Associação Nacional de Organismos de Inspeção em Segurança Veicular, entre tantas outras, que salienta que a inspeção veicular obrigatória deverá poupar por ano, no país, 4.000 vidas e evitar ferimentos e mutilações em outras 48.000 pessoas.” (o grifo é nosso)”*

II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, apreciar a proposição quanto à adequação orçamentária e financeira.

Quanto ao primeiro ponto, o Projeto de Lei nº 5979, de 2001, prevê a realização do serviço público de inspeção técnica veicular em todo o território nacional, o que certamente implica em gastos aos prestadores do serviço. Entretanto, o serviço, de acordo com o projeto, seria realizado por empresas privadas mediante contrato de concessão, com fiscalização do Estado. A remuneração dos serviços, por sua vez, se daria pela cobrança de tarifa. Ademais, parte da arrecadação seria destinada às três esferas de governo, bem como a órgãos ligados à segurança de trânsito e ao meio ambiente. É plausível, portanto, esperar que os efeitos diretos positivos do projeto sobre as receitas públicas sejam superiores aos efeitos sobre as despesas. Este quadro em nada é alterado pelas emendas aprovadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.



A respeito do mérito, o Projeto poderá resultar em vários efeitos positivos para a sociedade. Entre estes: a) redução dos riscos de acidentes; b) redução dos gastos da saúde com os acidentados; c) melhoria do trânsito nas cidades; d) redução de 31% da emissão de gases nocivos; e) redução de 11% no consumo de combustível; f) maior disponibilidade de informações sobre as condições da frota; g) apoio na implantação de programas de renovação da frota, com o conseqüente impacto sobre o emprego

De forma geral, segundo estudos, pode-se afirmar ainda que: os reflexos imediatos da implantação da inspeção técnica veicular no país propiciariam anualmente um estímulo da ordem de 1,2% do PIB, em face dos seus impactos diretos e indiretos; haveria, também, aumento significativo na arrecadação e considerável redução nos atuais níveis de importação de petróleo, contribuindo, assim, para o melhor desempenho da balança comercial do País.

Destacam-se ainda alguns cuidados tomados no Projeto, especialmente quanto às especificações sobre a licitação e a concessão, como a restrição da participação de empresas inidôneas ou que tenham vinculação com o setor automotivo, ambas sem a devida isenção para a emissão de certificados.

Vale notar ainda a propriedade do destino de parte da arrecadação, pelas concessionárias, com a cobrança de tarifas na inspeção de segurança ali prevista, para serem aplicados em benefício do sistema:

I – 2,5% (dois e meio por cento) ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

II – 2,5% (dois e meio por cento) ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT;

III – 8% (oito por cento) distribuídos entre o órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos executivos dos Estados ou do Distrito Federal, com jurisdição sobre a área da inspeção, conforme previsão do artigo 6º, parágrafo único. (redação dada na CDCMAM) .

O mesmo se pode dizer do destino da arrecadação com a cobrança pelo serviço de inspeção dos itens de controle de emissão de gases poluentes e ruído:

I – 2,5% (dois e meio por cento) para o Fundo Nacional de Meio Ambiente;

II – 8% (oito por cento) para os órgãos executivos de meio ambiente do Estado ou do Distrito Federal da área da inspeção, em razão de convênio que poderá ser realizado.



Em caso de sub-delegação ao Município este faria jus a um percentual de 50% (cinquenta por cento) da parcela destinada ao respectivo Estado, incidindo sobre o valor correspondente à frota licenciada neste município.

Além dos destinos descritos acima, as concessionárias de tais serviços destinariam parcela do seu faturamento na proporção de 2/3 (dois terços) aos Estados e ao Distrito Federal e 1/3 (um terço) para a União, sem prejuízo das demais obrigações contratuais.

Por fim, emenda deste relator acrescenta dispositivo que direciona os recursos, oriundos da tarifa cobrada pelo serviço de Inspeção Técnica Veicular, para depósito nas instituições financeiras estatais federais, cuja destinação adstringe-se ao disposto neste Projeto de Lei.

Ante o exposto, somos pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº. 5979, de 2001, do Projeto de Lei nº. 1174, de 2003, apensado, e das emendas aprovadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº. 5979, de 2001, com as emendas nºs. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, e 9 aprovadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, bem como a emenda nº 1, ora apresentada e pela rejeição do Projeto de Lei nº. 1174, de 2003.

Sala da Comissão, em de outubro de 2003.

Deputado JOSÉ PIMENTEL
Relator