



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

### 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 Transportes**  
**Relator: Deputado Jair Meneguelli**

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob exame, de autoria da Comissão de Viação e Transportes desta Casa, pretende acrescentar o art. 66-A e alterar a redação do "caput" do art. 104 na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 e estabelecer normas referentes à inspeção Técnica Veicular - ITV.

Ele decorreu de amplos debates e estudos realizados por uma subcomissão criada no âmbito daquele órgão técnico, que, em abono daquela iniciativa, destacou o seguinte :

*"A questão da segurança veicular e do controle de emissão de poluentes e ruído é discutida há mais de 10 anos e desde 1997 foi incorporada ao Código de Trânsito Brasileiro. No entanto, não*



*foi suficientemente normatizada, talvez em razão dos vetos presidenciais que sofreu a redação original da referida norma.*

*Merece, portanto, uma regulamentação segura a fim de viabilizar e pôr em prática as inspeções que irão propiciar à população uma maior segurança, reduzindo as mortes em acidente de trânsito e gastos públicos devido ao controle das condições mínimas de segurança dos veículos, bem como a proteção ao meio ambiente através do controle de emissão de poluentes e ruído, ressaltando, ainda, a significativa majoração da atividade econômica no setor automotivo, inclusive com criação de grande número de postos de trabalho.*

*O Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu a competência do CONTRAN para regulamentar as inspeções dos itens de segurança dos veículos e do CONAMA para o controle de emissão de poluentes e ruídos. Entendemos, porém, que a competência destes órgãos deva se limitar à edição de normas técnicas, tais como referentes a índices e parâmetros para a inspeção.*

*Em razão da inconstância com que vem sendo tratada a questão, inclusive suspensa que está hoje a regulamentação a respeito, o que inviabiliza a instalação das inspeções veiculares, preconizadas pelo legislador no CTB, é medida necessária a promulgação de uma lei a fim de estabelecer, segura e definitivamente, a forma de execução e as regras da inspeção veicular, a qual denominamos ITV - Inspeção Técnica Veicular, que abrange, em um procedimento único e concentrado no mesmo local, a inspeção dos itens de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e ruído.*

*Daí o presente e oportuno projeto de lei que regulamenta o procedimento a ser adotado para se pôr em prática as inspeções de segurança dos veículos e de controle de emissões, anunciadas pelo Código de Trânsito Brasileiro.*



*Este projeto acrescenta, na Lei nº. 9503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, o art. 66-A em substituição ao art. 66 do Código Brasileiro de Trânsito, vetado pelo Presidente da República, de forma a não dar margem a conflitos de atribuições entre órgãos federais e/ou órgãos federais, estaduais e municipais.*

*Altera-se também a redação do art.104 do Código de Trânsito Brasileiro, regulamentando por esta lei, ora proposta, a forma e periodicidade das inspeções de segurança veicular e de emissões, deixando aos conselhos de trânsito e de meio ambiente a competência para estabelecer normas técnicas da inspeção. Assim, havendo uma forma definida em LEI, confere-se uma maior segurança jurídica aos projetos e programas de inspeção.*

*Registre-se que a Inspeção Técnica Veicular - ITV de que trata este projeto de lei abrange tanto a inspeção dos itens de segurança como do controle de emissão de gases poluentes e ruído. Desta forma, a inspeção pode ser executada através de um procedimento único, propiciando maior conforto e demonstrando maior respeito aos cidadãos proprietários de veículos, porque a inspeção deve se concentrar em uma única localidade, onde será instalada a estação que desenvolve a inspeção tanto dos itens de segurança como do controle de emissões, afastando o incômodo apontado pelos colegas parlamentares nos projetos anteriores.*

*Outra questão relevante atinente ao tema é a chamada 'federalização' da inspeção, solução adotada por este projeto de lei a fim de buscar a necessária universalização da prestação do serviço de interesse público e conseqüente homogeneidade das frotas de veículos inspecionadas, esta em consonância com a Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001.*

*O presente projeto de lei visa à execução da inspeção técnica veicular, de modo uniforme, em todo o território nacional. É importante para se alcançar os resultados*



*pretendidos pelo legislador ao instituir a inspeção de segurança veicular que esta seja implementada de forma homogênea, considerando as densidades demográficas e as frotas de veículos. Como cada Estado tem suas peculiaridades, para o êxito da ITV, mister se faz implementá-la em âmbito federal. É necessário que assim seja até para viabilizá-lo economicamente, haja vista que em determinadas regiões do país, devido à frota reduzida de veículos, o programa não seria viável se implantado de forma isolada.*

*Não obstante o programa seja nacional, instituído pelo Governo Federal, ao mesmo tempo, os Estados e, possivelmente, os Municípios, serão também beneficiados pelo programa nacional, porque poderão auxiliar na fiscalização da execução da inspeção. É facultado aos Estados, conforme sugerido adiante, firmar convênios com o DENATRAN, para atuar conjuntamente na fiscalização e auditoria da execução do serviço de inspeção veicular a ser realizado pelo órgão federal competente por meio de empresas privadas contratadas mediante procedimento licitatório na modalidade de concorrência, do tipo técnica e preço. Esta forma é das mais aperfeiçoadas e exigentes, dada a necessidade de identificação de interessados que efetivamente demonstrem capacitação técnica, experiência de gestão comprovada, bem como capacidade econômico-financeira para o desempenho da função.*

*Para que o programa de inspeção veicular, anunciado pelo Código de Trânsito Brasileiro, tenha êxito, entendemos, portanto, que ele deve ser de âmbito nacional. A sua implementação caberá ao órgão executivo de trânsito da União que trabalhará o país dividindo-o em regiões homogêneas, tendo como critério a frota de veículos e a densidade demográfica. Esta divisão não deverá ser feita por Estado devido às diferenças demográficas e econômicas existente entre eles, o que poderia inviabilizar a inspeção tratada pelo CTB e por esta lei.*



*Sugerem a necessidade de o programa ser instalado no âmbito nacional alguns fatores responsáveis pela viabilização e êxito do projeto, tais como, tarifa única, uniformidade, universalidade e simultaneidade de implantação. Esses fatores podem assegurar, ainda, a mesma qualidade do serviço em todo o território nacional. Ressalte-se que, existem Estados brasileiros com áreas de densidade demográfica e pequena frota de veículos que não conseguiriam viabilizar o projeto, sem praticar tarifas excessivamente caras e mais elevadas do que em outros Estados, grandes centros urbanos, que conseguem cobrar tarifas menores. Este fato, bem como o possível descompasso na instalação do programa, ou seja, sem a simultaneidade necessária e desejada, incentivariam até uma migração de frotas para Estados vizinhos, onde a tarifa fosse mais baixa, ou ainda, onde não estivesse implantado o programa.*

*Por fim, a presente lei não pode prejudicar as situações jurídicas consolidadas, como, por exemplo, programas e contratos já realizados pelos entes federativos a fim de implementar a inspeção em questão. Ademais, como forma de conservar as inspeções sob um mesmo procedimento, entendemos devam os novos executores se instalar nos locais onde já houver estações de inspeção, a fim de agregar, sem ferir as situações jurídicas consolidadas, as instalações de uma inspeção e outra."*

O projeto que nos incumbe relatar trata inequivocamente de matéria que se insere na esfera das atribuições deste órgão técnico, consoante o que dispõe o art. 32, XIII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.



## II - VOTO DO RELATOR

Reitere-se, por oportuno, que a matéria versada no projeto ora sob exame vem sendo discutida no país há mais de uma década e que a sua importância avulta em 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 no Estado de São Paulo; CNT - Confederação Nacional do Transporte; INST- Instituto Nacional de Segurança no Trânsito; e ANGIS - Associação Nacional dos 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.

Este é um dado que, por si só, já justifica inteiramente o interesse do legislador, dos especialistas, das autoridades públicas e da própria sociedade, com a questão da inspeção veicular.

*Consta, ainda, do referido documento, que "segundo dados do Sistema Nacional de Estatística de Trânsito, de 1986 a 1996, (portanto, em apenas 10 anos) morreram, no Brasil, 272 mil pessoas, a maioria com idade inferior a 35 anos - o que significa, além de um verdadeiro genocídio, perda da capacidade produtiva para o País. Afinal, é boa parte da nossa juventude que vem sendo dizimada no trânsito."*

Entre outras vantagens da adoção da inspeção veicular obrigatória ali apontadas, destacamos, pela extrema relevância, as seguintes:

- diminuição do risco de acidentes em 18%, como aconteceu em outros países;



- melhoria do fluxo de tráfego nas cidades, hoje prejudicado pela constante quebra de veículos sem condições de transitar;
- aumento do preço de revenda do veículo, já que a manutenção preventiva manterá os carros em melhores condições gerais;
- aumento da segurança para o comprador de veículo usado, que terá certificado de avaliação comprovando o seu bom estado de conservação;
- geração de 15 mil a 20 mil empregos diretos, para suprir de mão-de-obra as 2.000 linhas de inspeção previstas para todo o país;
- geração de 60 mil a 80 mil empregos indiretos, decorrente da necessidade de mão-de-obra adicional a ser utilizada nas atividades conseqüentes da inspeção, como incremento na reparação e suas implicações em toda a cadeia produtiva da indústria automobilística;
- aquecimento do mercado de autopeças;
- maior agilidade e eficiência no transporte de cargas;
- investimento de mais de um bilhão de reais para a construção, aquisição de equipamentos e despesas de instalação de todas as linhas de inspeção, beneficiando diretamente a indústria da construção civil;
- melhoria na qualidade e na capacitação técnica dos mecânicos;
- economia de custos sociais, pela redução de sinistros, cujas despesas atualmente somam cerca de 4 bilhões de reais por ano, só no atendimento médico aos acidentados;
- economia de 3 a 7%, ou seja, de 700 milhões a 1,25 bilhão de litros de combustível, o que significa que o Brasil deixará de importar milhões de barris de petróleo, ajudando significativamente na busca do equilíbrio de nossa balança comercial;
- redução de 15 a 30% da emissão de monóxido de carbono; de 10 a 32% de hidrocarbonetos; de 50% de



material particulado e de 2 a 13% de óxidos de nitrogênio, com reflexos significativos na qualidade ambiental sobretudo das áreas urbanas mais densamente povoadas;

- viabilização do Programa de Renovação de Frota, que objetiva contribuir para a maior segurança do trânsito e para a preservação do meio ambiente, retirando de circulação os veículos sem condições de trafegar;
- a ativação da economia na ordem de 1% do PIB, conforme estudo de impactos socioeconômicos devidamente atualizados.

Em artigo publicado na Revista de Informação Legislativa do Senado Federal (ano 38, nº 151, jul/set. 2001), Floriano de Azevedo Marques Neto, doutor em direito público pela Universidade de São Paulo e professor da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, em linha com a modelagem proposta pela Comissão de Transportes desta Casa para a prestação daqueles serviços, entre outras coisas, também recomenda a necessidade de se adotar um regramento uniforme em todo o território nacional, pois como destaca, "*aceitar que cada Estado vá implantar a Inspeção Técnica Veicular de forma autônoma e independente (é dizer, a partir dos seus próprios critérios de outorga e consoante modelagem isolada) seria admitir, a priori, que haja no país algumas dezenas de programas diferentes.*"

Com muita propriedade ele combate a tese da estadualização da inspeção veicular, argumentando que com ela não haveria uniformização tarifária, já que cada unidade federada poderia fixar o valor a ser cobrado por tais serviços, com o risco de provocar uma verdadeira guerra fiscal, pois, como lembra, Estados menos desenvolvidos poderiam passar a oferecer vantagens tarifárias aos proprietários de veículos para, com isso, ampliar a sua frota e elevar a arrecadação de IPVA.





Outro oportuno alerta que o ilustre jurista faz contra a estadualização é que, com ela, *"cada unidade federada promoveria cada qual a seu jeito - a necessária licitação para a outorga da exploração da ITV. Cada Estado poderia estabelecer critérios diferenciados de julgamento prejudicando inclusive padrões de qualificação e de capacitação técnica distintos para os interessados. Nesse caso, um licitante poderia ser desqualificado num Estado de exigências mais rigorosas e, inobstante, amealhar uma outorga em Estado com regras mais lassas. Pois bem. Um veículo inspecionado pelo agente privado menos capacitado (que poderia até agir com menos rigor por interesses escusos) circularia em todo o território nacional (já que é indeclinável o direito de ir e vir de seu proprietário ou condutor) e iria certamente trafegar por ruas e rodovias do Estado mais rigoroso podendo lá emitir poluentes e causar acidentes. Em uma palavra, no exemplo em tela, a falta de uniformização regulatória levaria, no curto prazo, à inviabilização de todo o programa. Sim, pois seria insustentável (até por critério de isonomia) obrigar o cidadão domiciliado num Estado mais rigoroso a uma inspeção séria, firme e incontornável enquanto outros estariam liberados desse rigor."*

Por fim, ele lembra que a concentração da competência material com a União não obsta que os Estados e Municípios participem do valor a ser pago pelos particulares que receberem outorgas para explorar os serviços e da receita a ser auferida com as ITV's, pois, como ensina, *" assim como os Estados recebem royalties pela extração de petróleo em seu território e assim como, se aprovada a Lei das Águas, os municípios integrantes de uma bacia receberão pelo uso de seus recursos hídricos, a modelagem por nós proposta preveria a distribuição dessas receitas de modo a homenagear o princípio federativo."*

E o projeto em análise tem o mérito de contemplar tal hipótese, em seus artigos 13 e 14, que estabelecem a



distribuição dos recursos auferidos com as inspeções de segurança e controle de emissão de gases, não só aquinhoando os fundos nacionais de Segurança e Educação do Trânsito (Funset); de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT); e do Meio Ambiente; os órgãos executivos de trânsito e do meio ambiente da União, dos Estados e do DF, como prevendo, ainda, a participação do município em 50% (cinquenta por cento) da parcela destinada ao Estado, no caso de eventual sub-delegação da fiscalização, desde que ele tenha interesse e estrutura para participar daquelas tarefas, conforme as normas técnicas estabelecidas pelo CONTRAN, CONAMA e ABNT.

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.

A sua necessidade, prevista no art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro é tão premente que está até contemplada, desde 1997, em acordo do Mercosul para a implantação da inspeção técnica dos veículos que transitam pelos países membros.

Registre-se, por oportuno, que a CNT - Confederação Nacional dos Transportes, encaminhou algumas sugestões de modificação do projeto sob exame, feitas pela Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas (ABTC) e pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual e Internacional (ABRATI), a maioria das quais pertinente à atribuição específica da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM), razão pela qual, por força do que dispõe o art. 55 e seu parágrafo único, não poderemos sobre elas nos manifestar.

Dentre as mais relevantes e que se inserem no campo temático desta comissão estão as que objetivam suprimir o dispositivo que impede a participação de empresas do setor automotivo no procedimento licitatório destinado a contratar os concessionários; transferir o conteúdo do artigo 11, inciso I para o artigo 10; eliminar a exigência de experiência em gestão do programa ; restringir o prazo de concessão e garantir uma melhor classificação dos defeitos encontrados na inspeção..

Em relação à primeira sugestão, não podemos perder de vista que a filosofia de um programa de ITV deve estar fundada



na isenção do delegatário privado do serviço público, determinante no conceito de proteção e respeito ao cidadão, proprietário de veículo. E esse conceito básico, por incompatibilidade intrínseca, afasta por inteiro a possibilidade de participação no processo licitatório respectivo, de empresas que tenham interesse no resultado final da inspeção, razão pela qual o programa deve ser implementado por empresas sem vínculo com o setor automotivo, a fim de seja resguardada a credibilidade do programa.

A segunda sugestão não deve ser acatada, pois o artigo 11 é o local adequado para a matéria, pois trata das exigências que devem conter no edital, entre as quais as definições das características dos lotes, vale dizer, das regiões do país que serão licitadas, enquanto o artigo 10 versa apenas da garantia de universalização dos serviços.

A exigência de experiência em gestão deve ser mantida, pois além de não impedir, como alegado, a participação de empresas brasileiras, que podem livremente se associar com empresas estrangeiras de larga tradição no ramo, somente com a comprovação de capacidade técnica anterior é que o programa será confiável.

A crítica ao prazo de concessão também não procede, vez que ali se estipula prazo máximo e sobretudo porque a definição dos critérios de elaboração do edital, nos termos do artigo 11, contém projeções econômicas que consideram montante de investimentos, tarifas e prazos de contrato, entre outras, permitindo assim a mais perfeita adaptação dos critérios a cada caso concreto.

Por derradeiro entendemos que os parâmetros para a classificação da gravidade dos defeitos estão claramente definidos no art. 5º do projeto original, que prevê a estrita observância das normas NBR-14040, NBR-14180 e NBR-14264,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

que estão baseadas exatamente na objetividade dos ensaios mecanizados e informatizados.

À vista do exposto somos pela aprovação do presente projeto de lei, de autoria da Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados, nos termos proposto.

Sala das Comissões, em        de        de 2.002

**Deputado Jair Meneguelli**