

SUBCOMISSÃO ESPECIAL DA INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

I - RELATÓRIO

I.1. Introdução.

A Subcomissão Especial da Inspeção Veicular foi criada, conforme os termos da ata da primeira reunião (eleição do presidente e do vice-presidente), realizada em 7/6/00, para propor legislação que regulamente a implantação do Sistema de Inspeção e Controle de Emissão de Poluentes. Nesse contexto, os trabalhos da Subcomissão desenvolveram-se ao longo de várias audiências públicas em que foram ouvidos especialistas, representantes de órgãos públicos e entidades ou empresas, capazes de destacar pontos de maior relevância e promover debates mais aprofundados sobre temas relacionados com a inspeção veicular, notadamente os referentes à sua implantação e operacionalização.

Compareceram às audiências públicas os seguintes expositores:

Mr. José Carlos Carvalho – Secretário Executivo do Ministério do Meio Ambiente;

Mr. Maurício Andrés Ribeiro – Diretor do Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA;

Mr. Délio Cardoso – Diretor Geral do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN;

Mr. Luiz Gonzaga Quixadá – Consultor Técnico-Jurídico da Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito – ABDTRAN;

Mr. José Maurício Gazola – Representante da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual e Internacional – ABRATI;

Sr. Roberto Salvador Scaringella – Diretor Superintendente do Instituto Nacional de Segurança de Trânsito – INST;

Sr. Newton Gibson – Vice-Presidente da Confederação Nacional de Transportes -CNT, e Presidente da Associação Brasileira de Transportes de Cargas – ABTC;

Sr. Sérgio Seabra Fagundes – Diretor da CONTROLAUTO;

Sr. Luís Antônio Pirolla – Representante da SUPERVISION Y CONTROL;

Sr. André Steagal Gertsenchtein – Diretor da SPENCO INSPEÇÕES;

Sr. Eduardo Menezes – Diretor da VISTOS;

Sr. Domingos Sálvio Teixeira – Coordenador da CHECK CAR;

Sr. Osmar Marques – Diretor da PRO JECTOR;

Sr. Paulo Lira Simões Ferreira – Engenheiro do Laboratório de Motores da INMETRO;

Sr. Francisco Emílio Baccaro Nigro – Professor da Faculdade de Engenharia Mecânica da USP;

Sr. Dráusio Barreto – Presidente da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo;

Sr. Márcio Mendes Soares – Coordenador Geral da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes; e

Sr. Oscar Conte – Presidente da Associação Brasileira de Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros – ABRATI.

I.2. Antecedentes.

Três anos após a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, ainda não foi implantada no País a inspeção obrigatória dos veículos em circulação, relativa às suas condições de segurança e de emissão de gases poluentes e de ruídos que, conforme o art. 104 do referido Código, deverá ocorrer na forma e

periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, para os itens de segurança e pelo CONAMA, para a emissão de gases poluentes e ruídos.

I.3. Conjuntura.

A falta da implantação da Inspeção Veicular no Brasil gera, forçosamente, o descumprimento do art. 131 do Código de Trânsito que estabelece que para o licenciamento do veículo, deverá ser comprovada a sua inspeção veicular e de controle de emissão de gases e ruídos.

Esse fato é merecedor das maiores atenções, já que além de ser um país recordista em acidentes de trânsito, com uma frota de veículos envelhecida, o Brasil, apesar disso, ainda se descuida do necessário controle sobre essa frota, mantendo-se, inclusive, atrasado com relação ao que já se faz, nesse âmbito, nos Estados Unidos, em vários países da Europa, da Ásia e especialmente da América Latina, como o México, a Colômbia, Venezuela, Argentina e Uruguai. Se a inspeção veicular realiza-se regularmente em todos esses países é porque garante níveis de segurança e de proteção ambiental necessários.

I.4. Os méritos da Inspeção Veicular.

Especialistas em trânsito estimam que 10% dos acidentes de trânsito são creditados a problemas mecânicos que poderiam ser reduzidos mediante uma inspeção de segurança. 90% dos acidentes resultam de uma mistura de imperícia do condutor e falta de manutenção do veículo. Pelo menos metade deles poderia ser prevenida mediante a inspeção veicular.

Estima-se que, se vigorasse a inspeção veicular no Brasil, a economia anual com tratamento de acidentados de trânsito seria, pelo menos, de setecentos milhões de reais. Teríamos quatro mil vidas poupanas e quarenta e seis mil feridos ou mutilados a menos.

A falta de controle de emissão de gases poluentes pelos veículos resulta em um grave dano ao meio ambiente. Essa omissão do Brasil é inaceitável, notadamente perante a comunidade internacional. Em nosso País, a inspeção veicular permitiria uma redução da queima de 700 milhões de litros de combustível, o que garantiria uma maior qualidade ambiental.

O Banco Mundial estimou que os benefícios sociais na Região Metropolitana de São Paulo, somente devidos à redução de partículas na atmosfera, estariam na faixa de US\$ 760 milhões/ano a US\$ 1,56 bilhões/ano. Estas projeções tomaram por base o potencial de redução do número de mortes, de restrições das atividades de trabalho, dos custos de atendimentos médicos à bronquite, asma, problemas respiratórios e internação emergencial.

Além desses benefícios, podemos destacar os seguintes:

- reduções médias globais estimadas para a frota, de 15 a 35% para monóxido de carbono, de 10 a 32% para hidrocarbonetos, de cerca de 50% para material particulado e de 2 a 13% para óxidos de nitrogênio, dependendo das tecnologias de inspeção a serem adotadas;
- reduções significativas das concentrações de ozônio na baixa atmosfera em áreas urbanas;
- redução do consumo da frota de 3 a 19%, dependendo das tecnologias de inspeção a serem adotadas;
- redução das emissões dos gases geradores do efeito estufa;
- redução significativa das emissões de ruído da frota circulante, com a retirada de circulação dos veículos barulhentos;
- geração de aproximadamente dez mil empregos, entre mecânicos de oficinas, inspetores de linha de inspeção, instrutores, gerentes, e engenheiros;
- arrecadação de R\$ 300 a R\$ 600 milhões anuais de ICMS relativo à comercialização de equipamentos de inspeção e peças;

- melhoria da capacitação de serviços das oficinas mecânicas da rede de concessionárias de marca e independentes;
- economia em trocas precoces de peças e componentes de veículos e no aumento da durabilidade dos motores;
- criação de cursos de formação e reciclagem profissional no setor automobilístico, com ênfase em segurança e controle de emissão de poluentes;
- produção de veículos com tecnologias que diminuam ou eliminem a necessidade de certos tipos de ajustes e manutenção;
- redução dos congestionamentos e dos custos sociais a eles associados, estimados em alguns bilhões de Reais anuais;
- redução dos problemas e custos causados pela corrosão de materiais e sujeira advindos do excesso de poluentes atmosféricos;
- redução do número de acidentes devido à melhoria das condições de segurança da frota e dos custos sociais a eles associados, superiores a R\$ 360 milhões/ano;
- capacitação tecnológica nacional no campo das inspeções veiculares.

I.5. Tentativas recentes, sem sucesso, de regulamentação da Inspeção Veicular no País.

Apesar da situação de relaxamento atual com relação à inspeção veicular no Brasil, já tivemos tentativas anteriores de implantação de inspeção de segurança. Em 1995 a Resolução 809 do CONTRAN criou modelo estadual de inspeções, de responsabilidade dos DETRANS e mediante concessão a terceiros. O modelo não prosperou.

Com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, a questão, apesar de até hoje não ter sido regulamentada, foi, contudo objeto de algumas resoluções do CONTRAN, a começar pela Resolução nº 84/98, que dava ao DENATRAN a

competência para operar ou licitar por concessão a operação das inspeções em todo o território nacional. A Resolução nº 101/99 suspendeu, por trinta dias, a vigência da Resolução nº 84/98. Finalmente, a Resolução nº 107/99, que suspendeu a vigência da Resolução nº 84/98.

I.6. As discussões em torno do art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro, que institui a Inspeção Veicular.

Antes de considerarmos a Inspeção Veicular propriamente dita, vale a pena examinarmos o art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro. Esse artigo continha quatro parágrafos, todos vetados pelo Presidente da República.

Dispunha o 1º parágrafo vetado:

“Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão credenciar entidades idôneas e de reconhecida capacidade técnica, excluindo-se aquelas que desempenham atividades de comércio de veículos, de autopeças, de serviços de manutenção e reparo de veículos, para realizar a inspeção, na forma e condições determinadas pelo CONTRAN.”

Dispunha o 2º parágrafo vetado:

“Para se credenciarem junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito, as entidades a que se refere o parágrafo anterior não podem ter sido condenadas pelo cometimento de infrações previstas no Código de Defesa do Consumidor.”

Dispunha o 3º parágrafo vetado:

“Os profissionais encarregados da realização das inspeções de segurança veicular e de emissão de poluentes deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, de conformidade com as normas que regem as instituições mencionadas no caput deste artigo.”

Dispunha o 4º parágrafo vetado:

“Cabe aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, concorrentemente, legislar, organizar e inspecionar, diretamente ou por entidade credenciada, a emissão de gases poluentes e ruído, devendo o CONTRAN e o CONAMA estabelecer normas para que essa inspeção se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que se trata este artigo.”

As razões do veto foram as seguintes:

“Os §§ 1º a 3º deste artigo atribuem a exclusividade de inspeção às entidades que forem credenciadas pelos órgãos executivos de trânsito, deixando de contemplar a atuação de profissionais e estabelecimentos cuja capacidade técnica na área seja igualmente reconhecida. A manutenção dos parágrafos poderá consolidar uma indesejada reserva de mercado. É inegável, outrossim, que, por se tratar de questão eminentemente administrativa, a matéria deverá ser regulamentada pelo CONTRAN. O § 4º atribui aos Estados e aos Municípios a competência de legislar sobre a emissão de gases poluentes e ruído. Da forma que está redigida, a disposição poderia dar ensejo a conflitos indesejáveis decorrentes de decisões legislativas contraditórias de Estados e Municípios. Sem prejuízo de eventual iniciativa com vistas ao aperfeiçoamento da legislação, a matéria parece estar adequadamente regulamentada nos §§ 1º e 2º do art. 6º da Lei nº 6.938/81: § 1º Os Estados, na esfera de suas competências e nas áreas de sua jurisdição elaborarão normas supletivas e complementares e padrões relacionados com o meio ambiente, observados os que forem estabelecidos pelo CONAMA. § 2º Os Municípios, observadas as normas e os padrões federais e estaduais, também poderão elaborar as normas mencionadas no parágrafo anterior.” Assim sendo, recomenda-se o veto por contrariar o interesse público.”

I.7. Razões da indefinição sobre a Inspeção Veicular.

Se tomarmos as razões dos vetos, a seqüência das Resoluções do CONTRAN e a resultante indefinição, até hoje, de como será feita a inspeção

veicular no País, veremos que existe um pomo de discórdia poderoso, que envolve os interesses da União, dos Estados, e da iniciativa privada. Podemos observar, entre outras coisas, que o modelo preconizado pela Resolução nº 84/98 levava em conta que, sendo difícil despertar o interesse econômico por parte da iniciativa privada pelos Estados mais pobres, seria necessário oferecer lotes de inspeção mistos que reuniriam áreas ricas e pobres. Assim, a empresa que fosse fazer inspeção em uma área rica teria, necessariamente, que fazê-la também em uma área pobre. Essa Resolução também privilegiava a homogeneidade de regras e critérios técnicos em todo o território nacional o que se pressupunha que dificultaria a ação de grupos regionais sobre os respectivos DETRANS, afastando, assim, presumíveis atos de corrupção.

Ocorre que esse modelo centralizado na ação da União despertou grande reação por parte dos Estados que pleiteavam para si o direito de licitarem a inspeção nos seus territórios. Já não se questionava o direito de legislar, previsto no § 4º, vetado, do art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro, mas tão somente o de licitar. Por seu lado, o CONAMA publicava à época, a sua Resolução nº 256/99, que atribui aos Estados a responsabilidade sobre as inspeções de emissão de gases poluentes. Tal decisão não se ajusta com a primeira Resolução do CONTRAN pois, sendo distintos os processos licitatórios, haveria a separação das inspeções de segurança e de emissão de gases, que seriam feitas com concessionários e estruturas administrativas diferentes, com estações de inspeção distintas. Isso geraria o transtorno de, em vez de se realizar uma só sessão de inspeções, conjuntas, se ter que fazer duas inspeções separadas, o que encarecerá a obrigação.

Criado esse impasse, o CONTRAN não avançou na questão, enquanto o CONAMA seguiu em frente, principalmente com o respaldo da Lei nº 10.023/2001, que dá nova redação aos arts. 9º e 12 da Lei nº 8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, e dá outras providências. Ficou estabelecido nesta lei que “*Os governos estaduais e municipais ficam autorizados a estabelecer através de planos específicos, normas*

e medidas adicionais de controle da poluição do ar para veículos automotores em circulação, em consonância com as exigências do Proconve e suas medidas complementares.”

Ressalte-se, no entanto, o que dispõe o § 3º do art. 12, expresso nessa lei: “*§ 3º Os programas estaduais e municipais de inspeção periódica de emissões de veículos em circulação, deverão ser harmonizados, nos termos das resoluções do Conama, com o programa de inspeção de segurança veicular, a ser implementado pelo Governo Federal, através do Contran e Denatran, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.*”

Aos Estados caberia, pois, a implantação dos Programas de Inspeção de Veículos no que respeita à emissão de gases e ruídos. Ocorre que os únicos Estados que apresentaram o seu Plano de Controle da Poluição por Veículos em Uso foram São Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco. Os demais Estados, com dificuldades na elaboração do Plano, ou sem saber como proceder, deixaram esgotar o prazo permitido para o lançamento do próprio Plano. De acordo com art. 2º § 3º da Resolução nº 256/99 do CONAMA, vencido esse prazo sem lançamento do Plano e implantação dos programas de inspeção e manutenção dos veículos em uso, O IBAMA assumirá a tarefa de desenvolver o Plano de Controle de Poluição dos Veículos em Uso, realizando todos os atos e formalidades técnicas, administrativas e jurídicas necessários. As informações prestadas pelos Estados que apresentaram o seu Plano de Controle da Poluição por Veículos em Uso sobre o andamento da implantação dos programas de inspeção e manutenção, demonstram que o controle de emissão de gases e ruídos está sendo feito paulatinamente, de acordo com a legislação.

A par disso, a Resolução nº 256/99 do CONAMA dispõe sobre questões ligadas aos Planos de Controle da Poluição por Veículos em Uso, bem como da implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção. Discorre sobre uma forma de operacionalização dos procedimentos junto aos órgãos de trânsito, para o licenciamento dos veículos, e prevê a possibilidade de celebração de convênio com o DENATRAN, objetivando a execução da inspeção por meio de empresas

por ele selecionadas. Finalmente, trata sobre a busca de acordos com as concessionárias das inspeções de segurança veicular para a realização, no mesmo local, das duas inspeções.

II – VOTO DO RELATOR

II.1. Federalização ou Estadualização. A questão das concessões.

A questão que primeiro ressalta, pois que tem gerado muita polêmica, no que concerne a implantação e a operacionalização da Inspeção Técnica Veicular no País é a da responsabilidade e da competência, se Federal ou Estadual. Ela merece, portanto, de nossa parte, uma análise apurada.

Sendo de responsabilidade da União, constatamos o atendimento às seguintes necessidades e conveniências: uniformidade nos procedimentos regulatórios e licitatórios e na política tarifária; melhor distribuição dos lotes; melhores condições de investimentos.

Como desvantagens, teríamos a falta de estrutura do DENATRAN para fiscalizar concessionárias do serviço em todo o País; o fato da inspeção de gases poluentes e ruídos já caber aos Estados. Se a inspeção de segurança for feita pela União haverá que se descobrir uma forma para evitar a realização de duas inspeções distintas.

Sendo de responsabilidade dos Estados temos, como vantagens melhores condições de fiscalização dos serviços; o fato de que a inspeção de poluentes já cabe a eles. A realização conjunta das inspeções de poluentes e de segurança representa menos transtornos, maior praticidade e redução de custos.

Como inconveniências teríamos: a desigualdade interestadual nos procedimentos; menos confiabilidade na qualidade dos serviços; dificuldade em encontrar investidores privados nos Estados mais pobres ou áreas mais rarefeitas.

Além da distinção dos poderes concedentes para cada inspeção, outra questão se faz muito importante: a da divisão das inspeções entre empresas diferentes. Podemos apontar os seguintes problemas:

- os prazos de término da concessão das diferentes empresas que atuariam juntas, nas mesmas linhas de inspeção, deveriam, em tese, coincidir, mas que, na realidade prática poderá representar grandes dificuldades de articulação administrativa e contratual;
- existência de supervisão governamental dupla, na mesma linha de inspeção, uma para cada contrato de credenciamento (emissões e segurança);
- perda da identidade das empresas operadoras, com conseqüentes problemas de identificação de responsabilidade por falhas nas linhas de inspeção e de aplicação das respectivas penalidades contratuais pelos órgãos supervisores;
- incompatibilidade dos pacotes tecnológicos padronizados, utilizados tradicionalmente pelas diferentes empresas operadoras, que, não raro, possuem acordos de exclusividade de equipamentos de inspeção. Algumas delas utilizam equipamentos de sua própria fabricação;
- dificuldades oriundas de culturas tecnológicas distintas, entre diferentes empresas, que poderão resultar em perdas do potencial de otimização de tempos e métodos ao longo do contrato;
- problemas político/institucionais gerados pela desproporcionalidade das atividades e dos investimentos realizados nas estações de inspeção, ou seja, cerca de 80% das atividades da inspeção integrada refere-se a itens de segurança e somente 20% às emissões.

Vemos, pois, que a operacionalidade da Inspeção Técnica Veicular é de alta complexidade. Dela participam as três esferas de governo e mais a iniciativa privada, pois as experiências internacionais apontam que os Poderes Públicos não dão conta, sozinhos, da realização do programa, seja pelos altos investimentos que ele requer, seja pelo alto nível de especialização exigido. Assim, deve ficar

com o Poder Público somente o que concerne à regulamentação, à administração e à fiscalização dos serviços.

Muitos, especialmente a iniciativa privada, advogam em favor da federalização das concorrências públicas, onde seriam definidos lotes, que não precisariam necessariamente coincidir com as fronteiras dos Estados, dentro de um sistema de abrangência nacional, onde seria atribuído a Estados e Municípios a fiscalização conjunta do sistema.

Por sua vez, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece que cabe aos órgãos estaduais executivos de Trânsito, que também são responsáveis pelo licenciamento, a administração do Programa de Inspeção Veicular, integrado e único. Esses órgãos, sabedores de suas necessidades locais, saberão definir adequadamente as características técnicas e operacionais em seus respectivos editais de concorrência. Além disso, a Lei nº 8.723/93, que consolidou o PROCONVE, também credita às administrações regionais o desenvolvimento dos Programas de Inspeção Ambiental.

Nesse caso, caberia ao DENATRAN e ao IBAMA propor, apenas, novas regulamentações para o aperfeiçoamento dos programas estadualizados.

Vale argumentar que a eventual federalização das licitações não previne a ocorrência de tentativas de pressão sobre o Poder Público Federal, por parte das empresas interessadas, que defendem o conceito de pulverização através de distribuição de franquias. Ademais, a concentração de poder em mãos de alguns poucos funcionários federais responsáveis pelo tratamento da questão, preocupa quanto à maior possibilidade e facilidade de manipulação da resposta da Administração Pública.

De qualquer forma, a Lei nº 10.203/2001, atribui papel decisivo a Estados e Municípios nos Programas de Inspeção de Emissões.

II.2. Dois modelos: o centralizado *versus* o pulverizado.

No que se refere ao modelo de inspeção, há um consenso nacional entre os profissionais envolvidos no Programa de Inspeção Veicular, sobre as inúmeras vantagens do modelo centralizado convencional, relativamente à alternativa de pulverização, através da subcontratação de pequenos empresários para a operação dos programas. Entende-se que os interesses dos usuários e da sociedade são melhor defendidos pela alternativa de centralização, pela operação direta, em rede, numa dada região geográfica, por empresas de médio ou grande porte, com comprovada especialização em inspeções veiculares.

Esse consenso se baseia também nas experiências negativas de pulverização do mercado através de concessões para muitas empresas de pequeno porte, ocorridas no México, na Califórnia, no Chile, em Portugal, na França e na Alemanha. Nesses países, nessas condições, foram observados a venda indiscriminada de certificados de inspeção, a competição danosa, o descontrole dos órgãos fiscalizadores e, consequentemente, a perda da credibilidade no sistema.

Há também o risco de um sistema de subconcessão franquiada, defendido por muitos como de maior democratização do mercado de inspeções e gerador de empregos, transformar-se em um verdadeiro monopólio envolvendo o controle do sistema de integração e auditoria informatizada das franquias e o fornecimento de equipamentos de inspeção.

Vemos, pois, que a pulverização da responsabilidade da operação das estações transforma-se em um problema para a fiscalização dos serviços e a garantia da sua qualidade. Já a operação direta das empresas em todas as suas estações permite uma compensação de déficits localizados, com os superávits das áreas de maior densidade, resultando no chamado “equilíbrio econômico geral da rede”.

II.3. Operacionalidade: divisão das áreas em lotes.

Esse equilíbrio econômico geral da rede ocorrerá, sim, no caso de uma definição das áreas de inspeção em lotes geográficos homogêneos, não necessariamente contínuos, a serem operados por diferentes empresas, o que pode garantir um mercado quase cativo sem a competição direta de seus concorrentes. Nessas condições ter-se-á maiores possibilidades de oferta de um serviço isento, uma vez que as empresas não deverão se preocupar em atrair os seus clientes com facilitações de aprovação dos veículos.

Por outro lado, para se garantir a otimização da conveniência dos usuários, será válido permitir a inspeção veicular em qualquer estação da área de abrangência do Programa de Inspeção Veicular, independentemente do lote ou do Município base do licenciamento. Isso permitirá que um usuário possa fazer inspeção em estação próxima aos seus percursos, em horários mais convenientes.

Esse procedimento não irá comprometer o mercado cativo de uma operadora, pois, pela teoria das probabilidades, um freguês que falte a uma determinada operadora será compensado pelo comparecimento de um novo cliente. Contudo, para que isso possa ocorrer de forma a garantir o vital equilíbrio do programa, é necessário que os lotes sejam homogêneos, isto é, que possuam frotas licenciadas e densidades de circulação similares, além da unificação das tarifas e do serviço de inspeção.

O dimensionamento dos lotes é, por sua vez, algo de extrema importância para a qualidade do programa, pois é fundamental para que se atinja uma economia de escala e a recuperação dos investimentos.

A conveniência no atendimento dos usuários é fundamental para o sucesso do Programa. Aspectos como tarifa única e justa; poder realizar a inspeção em qualquer estação com hora marcada; poder realizar o licenciamento no mesmo local das inspeções; contar com um serviço rápido, preciso, sem interrupções e sem filas; sentir a impensoalidade e isenção das inspeções e consequente confiança no sistema, constituem a base de sustentação política desses programas.

É essencial, para evitar grande impacto social e consequente evasão do Programa, que os procedimentos de aprovação e reprovação sejam introduzidos pelas Administrações locais de forma gradual e calibrada, prevendo, inicialmente, os defeitos mais graves, expandindo, ano a ano, até que sejam previstas reprovações para todos os defeitos relacionados na regulamentação. É preferível, portanto, que o índice geral de veículos reprovados não ultrapasse, a cada ano os 40%. Essa medida foi implantada com sucesso em alguns programas europeus que, hoje em dia, apresentam índices consistentes de reprovação entre 20 a 25%. Esse procedimento é particularmente providencial no Brasil, haja vista o envelhecimento da frota, a reduzida capacidade de endividamento do usuário e a ausência de qualquer programa de renovação da frota.

II.4. O que resulta da edição da Lei nº 10.023/01.

As inovações trazidas pela Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001, merecem destaque aqui, pois elas irão redirecionar o processo, vieram sanar pontos geradores de maiores polêmicas envolvendo a Inspeção Técnica Veicular e serão decisivas para a proposta a ser encaminhada por este relator.

Essa lei alterou o artigo 12 da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, mantendo a redação original do “caput” e do parágrafo único, acrescentando os parágrafos 2º e 3º, com as seguintes redações:

“Art. 12. Os governos estaduais e municipais ficam autorizados a estabelecer através de planos específicos, normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar para veículos automotores em circulação, em consonância com as exigências do Proconve e suas medidas complementares.

“§ 1º Os planos mencionados no “caput” deste artigo serão fundamentais em ações gradativamente mais restritivas, fixando orientação ao usuário quanto às normas e procedimentos para manutenção dos veículos e estabelecendo processos e procedimentos de inspeção periódica e de fiscalização das emissões dos veículos em circulação.

“§ 2º Os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar programas próprios de inspeção periódica de emissões de veículos em circulação, competindo ao Poder Público Municipal, no desenvolvimento de seus respectivos programas, estabelecer processos e procedimentos diferenciados, bem como limites e periodicidades mais restritivos, em função do nível local de comprometimento do ar.

“§ 3º Os programas estaduais e municipais de inspeção de emissões de veículos em circulação, deverão ser harmonizados, nos termos da Resolução do CONAMA, com o programa de inspeção de segurança veicular, a ser implementado pelo Governo Federal, através do CONTRAN e DENATRAN, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.”

Vemos que o “caput” e o parágrafo 1º do artigo 12, introduzidos pelo art. 1º da Lei nº 10.203/01, se propõem a regular o controle da poluição do ar para veículos automotores em circulação e se referem a processos e procedimentos de inspeção periódica e de fiscalização das emissões dos veículos. Não especificam normas relativas à inspeção técnica de segurança veicular.

O parágrafo 2º, do mesmo artigo, embora traga inovações em relação à legislação anterior (Lei nº 8.723/93) tampouco dispõe sobre inspeção de segurança veicular. No entanto, ele prevê a possibilidade de delegação de determinadas atividades da União, autorizando a implementação, pelo poder público municipal, de programas próprios de inspeção periódica de emissões de veículos em circulação, podendo o município com frota igual ou superior a três milhões de veículos estabelecer processos e procedimentos diferenciados e limites de periodicidades mais restritivos, conforme as características locais.

Em que pese a Lei nº 10.203/01 dispor essencialmente sobre emissão de poluentes por veículos automotores, o § 3º do art. 12 introduzido pelo art. 1º dessa lei traz determinação no sentido de que os programas estaduais e municipais de inspeção sejam harmonizados com o programa de inspeção de segurança veicular a ser implementado pelo Governo Federal. Define ser da competência da União a implementação do programa de inspeção de segurança

veicular, já que será exercida por meio do CONTRAN e do DENATRAN. Determina, ainda, que os programas estaduais e municipais de inspeção de poluentes devem estar conformes com as diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal, no que se refere à implementação do programa de segurança veicular.

Não há, aqui, determinação de competência concorrente dos entes federados para disciplinarem a matéria relativa à inspeção veicular, mas sim de delegação pela União aos Estados e Municípios para que estes implementem o programa de acordo com as peculiaridades locais, sem contudo, contrariar as normas editadas pelo poder público federal.

Assim, sendo a implementação dos programas de inspeção de segurança veicular regulamentada pelo poder público federal, nos termos das Resoluções do CONAMA, todo e qualquer programa dessa natureza ou correlato que tiver sido implementado pelos Estados ou Municípios deverá ser reavaliado e readaptado para que se mantenha a harmonização prevista no parágrafo 3º da Lei nº 10.023/91.

Por sua vez, a Resolução do CONAMA nº 256/99, determina, em seu art. 1º e parágrafo único, que é da competência dos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente a implementação das providências necessárias à realização das inspeções de emissão de poluentes e ruído. Estabelece, ainda, no § 2º, do artigo 2º, que cabe ao Ministério do Meio Ambiente a fiscalização da implementação dos programas.

Também o art. 14 dessa mesma Resolução prevê que “os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente poderão, mediante acordo específico, com anuência de todos os partícipes, celebrar convênio com o órgão executivo de trânsito da União, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, objetivando a execução, por delegação, das inspeções de emissões de poluentes e ruído, por meio de empresas por ele selecionadas, mediante processo licitatório.”

II.5. Pontos importantes a considerar.

Nesta altura, temos alguns pontos importantes a considerar. Sendo a competência para a implementação do Programa de Inspeção Técnica Veicular da União, cabe a ela não só editar todo o arcabouço regulatório, como também promover as licitações necessárias às outorgas.

A concentração de competência material com a União não significa, contudo, excluir a participação dos Estados e Municípios do Programa. Algumas competências podem ser a eles delegadas. Além disso, nada impede que os Estados e Municípios participem (i) do valor a ser pago pelos particulares que recebem outorgas para explorar os serviços; e (ii) da receita tarifária a ser auferida com as Inspeções Técnicas Veiculares.

A responsabilidade da União pelo Programa permitirá a realização de um estudo global do mercado brasileiro e, em especial, da concentração da frota automotora e, com base nesses dados, a elaboração de um Plano Geral de Outorgas. Nesse documento poderão vir definidos os parâmetros para a distribuição de outorgas da exploração da Inspeção Técnica Veicular em todo o País, agregando Estados mais viáveis e menos, a partir de critérios técnicos. Ainda nesse instrumento, poderá-se introduzir critérios e parâmetros que proibam a concentração de muitas outorgas em uma mesma empresa.

Assumida a competência da União, poderá também ser editado um Plano de Metas de Universalização do Serviço para o atendimento das localidades mais distantes.

Outro ponto regulatório que será facilitado com a competência da União é o que se refere à necessidade de unificar as inspeções de segurança veicular e ambiental.

II.6. Condições preferenciais para a implantação e operacionalização do Programa.

O embasamento jurídico que serve de sustentação à Inspeção Técnica Veicular no País está, como vimos, plenamente estabelecido e consolidado pela

Lei nº 10.023, de 2001. A partir desse embasamento devemos considerar que a implantação e operação do Programa se desenvolverá, preferencialmente, conforme as seguintes condições:

1. Premissas

- ser regida pelo governo federal, mediante um único processo de concorrência;
- ter a participação harmoniosa dos três entes federativos;
- ser simultânea em todo o País;
- ter uniformidade técnica;
- ser executada por empresas sem interesse no resultado da inspeção;
- ter política tarifária única;
- ter as inspeções de segurança e de emissões executadas em local único;
- garantir receita para a União, Estados e Municípios

2. Modalidade

A prestação de serviço de Inspeção Técnica Veicular dar-se-á por meio de concessão, precedida de licitação na modalidade de concorrência pública e reger-se-á pelas Leis federais nº 8.666/93 e 8.987/95.

3. Capacitação Exigida

O órgão máximo executivo de trânsito da União outorgará o direito de prestação dos serviços a empresas privadas com capacidade e tecnologia comprovadas para atender aos requisitos e especificações exigidas.

4. Prazo de implantação

O órgão executivo de trânsito da União deve tomar as providências necessárias para que o início dos serviços de inspeção sejam compatíveis com o calendário de licenciamento dos veículos para o ano de 2003.

5. Tarifas

A tarifa a ser paga diretamente pelo usuário no momento da inspeção deverá ser única por categoria de veículos, em todo o País. A tarifa única evita a guerra fiscal.

6. Delegação de funções

Após a outorga dos direitos de exploração da Inspeção Técnica Veicular, o órgão máximo executivo de trânsito da União delegará, mediante convênio, as funções de fiscalização, controle e auditoria da implantação e da operação aos órgãos estaduais de trânsito.

O órgão estadual de trânsito deverá se articular com os órgãos ambientais e de ciência e tecnologia do Estado para desempenho cooperado das funções delegadas.

Permanecerá de competência do órgão máximo de trânsito da união a coordenação geral e a centralização dos dados estatísticos.

Caberá ao INMETRO a homologação dos equipamentos utilizados nas inspeções ambientais e dos itens de segurança.

A inspeção prevista no art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro deverá ser integrada ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, organizado e mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

7. Periodicidade

A inspeção Técnica Veicular, prevista no art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro é exigência obrigatória para o licenciamento dos veículos conforme prevê o art. 131 do mesmo Código. Deverá, portanto, ser realizada anualmente para todos os veículos a partir do terceiro licenciamento e, semestralmente, para os veículos destinados a transportes escolares, conforme determina o art. 136 do Código de Trânsito Brasileiro.

II.7. Conclusão.

Terminadas essas considerações resta-nos concluir pela consideração de que antes do início da implementação do Programa de Inspeção Veicular no País, há a necessidade vital da edição de uma lei específica definindo a modelagem do Programa. Não é recomendável que ele seja implantado sem que haja um documento legal que lhe assegure uma base e parâmetros bem fundamentados para sua operacionalização.

Para atingirmos tal objetivo, apresentamos, em anexo, Projeto de Lei que dispõe sobre normas para a Inspeção Técnica Veicular, o qual sujeitamos à apreciação dos ilustres pares.

Brasília, em _____ de 2001

Deputado NEUTON LIMA

Relator

PROJETO DE LEI N° , DE 2001
(Do Sr. Neuton Lima)

Altera a redação do art. 66 e do ‘caput’ do art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta lei altera os artigos 66 e 104, que tratam da inspeção veicular na Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular.

Art. 2º O art. 66, da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 66. 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.

“II - sem estar licenciado pelo IBAMA com a LCVM – Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor, conforme a legislação em vigor.”

Art.3º 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 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.”

Art. 4º A Inspeção Técnica Veicular – ITV, de que trata esta lei, tem por objetivo inspecionar e atestar as reais condições dos itens de segurança e de controle de emissão de gases poluentes e ruído da frota em circulação, conforme normas técnicas estabelecidas pelo CONTRAN e pelo CONAMA, observadas, ainda, normas específicas da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Parágrafo único. Os veículos de coleção, assim definidos pelo Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro , e os veículos de uso bélico, não estão sujeitos à Inspeção Técnica Veicular.

Art. 5º A Inspeção Técnica Veicular atenderá, quanto aos itens de segurança, aos critérios estabelecidos nas normas NBR 14040, no que diz respeito a veículos leves e pesados, e NBR 14180, para motocicletas e assemelhados, e às Resoluções do CONAMA para itens ambientais.

Art. 6º O serviço público de inspeção técnica veicular, de competência da União Federal, na forma do disposto na Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001, será prestado por empresas privadas, em regime de concessão contratual, sob fiscalização do órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos do que dispuser esta lei, a Lei 9.503/97 e demais normas federais aplicáveis.

Parágrafo único. O órgão máximo executivo de trânsito da União compartilhará, com os Estados e Distrito Federal, mediante convênio, a

fiscalização e a auditoria da execução das Inspeções Técnicas de Veículos – ITV, podendo tais funções serem delegadas aos Municípios que tiverem interesse e estrutura para exercê-las.

Art. 7º O órgão máximo executivo de trânsito da União fará publicar, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão, caracterizando seu objeto, área e prazo, conforme exige o art. 5º da Lei nº 8.987/95.

Art. 8º As empresas interessadas em prestar o serviço público tratado nesta lei serão escolhidas dentre aquelas que comprovem habilitação, capacitação técnica, experiência de gestão, capacitação econômico-financeira, mediante procedimento licitatório, na modalidade de concorrência, do tipo técnica e preço, nos termos do disposto na Lei 8.666/93, atendido o artigo 114, aplicando-lhe os dispositivos da Lei nº 8.987/95 e demais normas legais pertinentes.

Art. 9º Não poderá participar da licitação ou receber outorga de concessão:

I - a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público ou que tenha sido declarada inidônea, nos termos da legislação pertinente;

II - empresas privadas que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, empresas de fabricação e comércio de veículos e autopeças;

III - empresas que possam ter interesse no resultado das inspeções.

Art. 10. Para fins de implantação do Programa de Inspeção Técnica Veicular, o território brasileiro será dividido em lotes, de forma a permitir a universalização da prestação do serviço e a rápida implantação do Programa.

Art. 11. No edital de licitação, que deverá ser elaborado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, constarão, além das exigências de caráter geral do artigo 18 da Lei nº 8.987/95, o seguinte:

I – o número e características dos lotes, os quais poderão abranger parte de um ou mais Estados de forma a garantir uma homogeneidade dos lotes, consideradas a densidade demográfica e a frota de veículos;

II – as características específicas do Programa, com vistas a garantir a uniformidade dos seguintes itens:

- a) padrão tecnológico dos instrumentos e equipamentos;
- b) procedimentos de manutenção dos equipamentos;
- c) capacidade de armazenamento para o registro sistemático e a centralização dos resultados das inspeções.

Art. 12. No contrato de concessão dos serviços de Inspeção Técnica Veicular constarão:

I – a comprovação, pelas licitantes, de experiência anterior e aptidão para o desempenho de atividades objeto da outorga, mediante atestados emitidos por Pessoa Jurídica de Direito Público ou Privado, nacional ou estrangeira, que comprovem a execução de serviços de inspeção veicular em quantidade e prazos compatíveis com os lotes licitados, devidamente registrados nas entidades competentes, demonstrando que o licitante possui tecnologia e experiência de gestão(*know-how*) em Inspeção Técnica Veicular.

II – a 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.

III – a tarifa dos serviços de Inspeção Técnica Veicular.

Art. 13. A tarifa do serviço de inspeção técnica veicular será composta de uma tarifa pela verificação dos itens de segurança e uma tarifa pela verificação dos itens ambientais, cada uma delas idêntica em todo o território nacional, inclusive no que diz respeito aos serviços de inspeção de retorno.

Art. 14. Da arrecadação, pelas concessionárias, com a cobrança de tarifas na inspeção de segurança, de que trata esta lei, serão reservados recursos a serem aplicados exclusivamente em benefício do sistema, obedecendo à seguinte distribuição:

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 executivo de trânsito da União e os órgãos executivos dos Estados ou do Distrito Federal, da área da inspeção, na forma dos convênios firmados conforme previsão do art. 6º, parágrafo único.

Parágrafo único. Em caso de sub-delegação ao Município, este fará 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.

Art. 15. Do valor arrecadado pelos serviços de inspeção dos itens de controle de emissão de gases poluentes e ruído, de que trata esta lei, serão reservados recursos a serem aplicados exclusivamente em benefício do sistema, obedecendo à seguinte distribuição:

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

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

Parágrafo único. Em caso de sub-delegação ao Município, este fará 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.

Art. 16. Pelo direito de prestação dos serviços, na forma do Art. 15, inciso VII e do §3º da Lei 8.987/95, as concessionárias destinarão ao longo da concessão, parcela percentual de seu faturamento com a arrecadação de tarifas aos Estados, Distrito Federal e à União, sendo que 2/3 (dois terços) serão destinados para os Estados e o Distrito Federal e 1/3 (um terço) para a União, sem prejuízo das demais obrigações contratuais.

Art. 17. A concessão somente poderá ser outorgada a empresas constituídas segundo as leis brasileiras, com sede e administração no País, criadas para explorar exclusivamente os serviços de Inspeção Técnica Veicular, objeto da outorga, sujeitando-se aos riscos empresariais, remunerando-se pela cobrança do serviço aos usuários e respondendo diretamente por suas obrigações e pelos prejuízos que causar.

§ 1º A participação na licitação de quem não atenda ao disposto neste artigo será condicionada ao compromisso de adaptar-se ou constituir-se em empresa com as características adequadas, antes da celebração do contrato.

§ 2º A cisão, a fusão, a transformação, a incorporação, a redução do capital da empresa ou a transferência do controle societário do concessionário ficarão sujeitas à prévia anuênciam do órgão máximo executivo de trânsito da União e apenas serão permitidas se não forem prejudiciais à concorrência, não colocarem em risco a execução do contrato e não ofenderem as normas gerais de proteção à ordem econômica

§ 3º Não será admitida a subcontratação dos serviços objeto da licitação, podendo, entretanto, ser feita a contratação dos seguintes serviços acessórios:

- I - construção civil e instalações correlatas;
- II - reformas e ampliações;
- III - manutenção preventiva e corretiva de equipamentos;
- IV – instalações, controle de qualidade, auditoria administrativa e financeira, segurança, limpeza e correlatos.

§ 4º Não será admitida a simples transferência de tecnologia dos serviços de Inspeção Veicular para outra empresa, devendo o detentor do *know-how* participar com pelo menos 10 % do capital votante da empresa.

Art. 18. O prazo de concessão será de no máximo 20 (vinte anos), permitida a renovação nos termos do que estipular o contrato de concessão.

Art. 19. O funcionamento das estações de inspeção obedecerá às normas estabelecidas nesta lei, bem como deverá respeitar o manual de procedimentos e regulamentação do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 20. A Inspeção Técnica Veicular será automatizada e informatizada e será realizada em estações fixas ou móveis, suficientemente equipadas para esta finalidade.

§ 1º O detalhamento das atividades das estações de inspeção será expresso em manual de procedimentos, aprovado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 2º Não será admitida atividade incompatível com a ITV nas estações de inspeções, especialmente aquelas concernentes a reparação, recondicionamento ou comércio de veículos, peças e acessórios automotivos.

Art. 21. Todas as máquinas, equipamentos e instrumentos utilizados nos serviços de inspeção serão aferidos periodicamente pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO ou por entidade por ele credenciada.

Art. 22. A estação de inspeção deverá ser convenientemente dimensionada e guardar relação com a frota alvo de veículos a ser inspecionada, de modo a garantir a qualidade e a eficiência dos serviços prestados aos proprietários dos veículos, atendendo, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I – dispor de arranjo organizacional e sistema administrativo-operacional que permitam seja a inspeção executada no limite do tempo fixado nas normas técnicas aplicáveis;

II – possuir local adequado para estacionamento de veículos, onde seu funcionamento não implique prejuízo ao tráfego em suas imediações.

III – dispor de área administrativa para funcionamento dos serviços de apoio às inspeções e área de atendimento aos clientes que garanta seu conforto e segurança.

IV – apresentar distribuição racional de equipamentos que atenda às normas técnicas aplicáveis.

Parágrafo único. O conjunto de estações de cada lote deverá estar capacitado a prestar os serviços de inspeção dos veículos automotores e reboques.

Art. 23. As inspeções serão realizadas por profissionais regularmente habilitados, conforme definem as normas técnicas aplicáveis.

Art. 24. A inspeção prevista no inciso III do art.22 do Código de Trânsito Brasileiro, será integrada ao Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM, organizado e mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 25. Os defeitos dos veículos constatados na Inspeção Técnica Veicular serão classificados em:

I - muito graves (DMG);

II - graves (DG); e

III - leves (DL).

Art. 26. A Inspeção Técnica Veicular será realizada nos termos desta lei, observando-se, em qualquer hipótese, o seguinte:

I – A inspeção dos itens de segurança será obrigatória para veículos a partir do 3º licenciamento, inclusive.

II – A inspeção dos itens de controle de emissão de gases e ruído será obrigatória a partir do 2º licenciamento, inclusive.

III - A inspeção terá a seguinte periodicidade:

a) semestral para os veículos destinados ao transporte de escolares; sem prejuízo de que dispõe a Legislação municipal no local de registro do veículo.

b) anual para os demais veículos.

IV – No primeiro ano de operação nacional do Programa de Inspeção Técnica Veicular, a reprovação do veículo dar-se-á nas seguintes condições:

a) quando constatada a existência de Defeito Muito Grave – DMG - ou

b) quando constatada a existência de Defeito Grave – DG - no sistema de freios e nos equipamentos obrigatórios, ou

c) quando reprovado na inspeção de controle de emissão gases e ruído

V – No segundo ano de operação nacional do Programa de Inspeção Técnica Veicular, a reprovação dar-se-á nas seguintes situações:

a) na constatação de qualquer defeito ou a reprovação relacionados no inciso anterior, ou

b) quando constatado Defeito Grave – DG - nos sistemas de direção, pneus e rodas.

VI – A partir do terceiro ano de operação nacional do Programa de Inspeção Técnica Veicular, serão reprovados aqueles veículos que apresentarem qualquer defeito classificado como Defeito Muito Grave – DMG - e Defeito Grave – DG - para os itens de segurança, ou não atenderem aos parâmetros estabelecidos pelo CONAMA para emissão de gases e ruídos.

Art. 27. Os casos de Defeito Leve – DL - deverão ser comunicados ao proprietário do veículo para que seja providenciado o devido reparo, inclusive durante a implantação gradativa do Programa de Inspeção Técnica Veicular, nos termos dos incisos IV, V e VI do artigo 10 desta lei.

Art. 28. O proprietário do veículo reprovado na inspeção de segurança e de emissão de gases poluentes e ruído fica sujeito às sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 29. A aprovação na Inspeção Técnica Veicular será comprovada perante os órgãos estaduais de trânsito e demais órgãos de fiscalização, por meio de Certificado de Inspeção e do selo de controle, de acordo com o modelo, forma e condições definidos pelo DENATRAN.

Parágrafo único. Os certificados de Inspeção emitidos pelos concessionários do serviço público tratado nesta lei serão válidos em todo o território nacional, sem prejuízo da necessidade de licenciamento dos veículos nos seus respectivos locais de registro, na forma do disposto no artigo 130 da Lei nº 9.503/97.

Art. 30. As informações obtidas na Inspeção Técnica de Veículos são de responsabilidade das concessionárias do serviço público e

deverão ser colocadas à disposição do poder concedente de forma ágil e tecnicamente segura.

Parágrafo único. As informações obtidas na Inspeção Técnica Veicular serão incorporadas ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM.

Art. 31. Para efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos:

I - Inspeção Técnica Veicular – ITV : serviço público, de competência da União Federal, que consiste na realização de inspeção quanto às condições de segurança do veículo e dos itens de controle de emissão de gases e poluentes, de forma automatizada e informatizada, com estações fixas ou móveis suficientemente equipadas para essa finalidade

II - vistoria de veículos:

a) a execução de atividades previstas na Resolução do CONTRAN nº 05/98; e

b) a verificação do veículo feita pelo agente da autoridade de trânsito, por amostragem, nas rodovias e nas vias urbanas, observados os itens constantes da Resolução do CONTRAN nº 14/98.

III - Inspeção de Segurança Veicular: prestação de serviços por entidades credenciadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO - e homologadas pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, com as seguintes funções:

a) inspeção, nos casos de alteração ou substituição de componentes de segurança do veículo;

b) certificação, nas situações de modificações ou transformações da estrutura original de fábrica;

c) inspeção quanto à conversão de motores de veículos;

d) certificação, nos casos de envolvimento do veículo em acidentes com danos de média e grande monta.

Art. 32. Os serviços de inspeção veicular que já tenham sido concedidos ou autorizados pelos Estados ou Municípios, seja para inspeção dos itens de segurança, seja para controle de emissão de gases poluentes e ruído, deverão adequar-se, no que couber, aos termos desta lei, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.

Parágrafo único. Para fins da adequação mencionada no *caput* deste artigo e sem prejuízo das situações jurídicas consolidadas, o órgão executivo máximo de trânsito da União deverá designar, para a instalação da estação de inspeção contratada sob a égide desta lei, os locais já ocupados pelas instalações das empresas anteriormente contratadas, como forma de propiciar a realização conjunta das inspeções de segurança veicular e de emissões, no mesmo local, ainda que por concessionárias diferentes, mantidas as responsabilidades individuais de cada concessionária.

Art. 33. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O tema objeto deste projeto de lei tem sido motivo de preocupação recente dos parlamentares e alvo de projetos de lei que tramitam nesta Câmara. Trata-se de tema relevante, cuja necessidade de regulamentação se impõe, aliás como parece ser de consenso, tendo em vista os diversos projetos de lei existentes.

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 altera a redação dos artigos 66 e 104 CTB e regulamenta o procedimento a ser adotado para se pôr em prática as inspeções das condições de segurança dos veículos e de controle de emissões, anunciadas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Este projeto de lei vem dar nova redação ao art. 66 do Código Brasileiro de Trânsito, vetado pelo Presidente da República, sem, no entanto, dar margem a um conflito de atribuições entre órgãos federais e/ou órgãos federais, estaduais e municipais, como entendeu S. Exa.

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 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 consequente 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 conseguiram 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.

Diante do exposto e pela relevância do tema, contamos com a rápida tramitação deste projeto de lei e sua aprovação.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2001 .

Deputado NEUTON LIMA