



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 2.513-B, DE 2011** **(Do Sr. Ronaldo Nogueira)**

Dispõe sobre o Programa Nacional de Renovação da Frota de Veículos Automotores; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste e dos de nºs 5085/13 e 6377/13, apensados (relator: DEP. LAERCIO OLIVEIRA); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 5085/13 e 6377/13, apensados (relator: DEP. ALTINEU CÔRTEZ).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5085/13 e 6377/13

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:  
- Parecer do relator  
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:  
- Parecer do relator  
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Programa Nacional de Renovação da Frota de Veículos Automotores.

Art. 2º Fica criado o Programa Nacional de Renovação da Frota de Veículos Automotores – PNRF – do qual participarão o Poder Público, proprietários e concessionárias de veículos, e cujo objetivo é a troca de veículo com tempo de uso superior a quinze anos, por outro novo de mesma categoria, e transformação do usado em sucata.

Art. 3º Serão objeto do PNRF todos os veículos automotores com tempo de uso superior a quinze anos, contados a partir da data de primeiro licenciamento.

Parágrafo único. Todos os veículos candidatos ao PNRF poderão, cinco anos antes de completarem o tempo de uso mínimo previsto, ser avaliados, sob a supervisão do órgão executivo estadual de trânsito, sobre as condições necessárias para seguir em circulação, ou já estarem aptos a participar do Programa.

Art. 4º No âmbito do PNRF, o Poder Público oferecerá linha de crédito para financiamento do veículo novo e exercerá controle e fiscalização sobre a operação de oferta e troca do veículo usado realizada entre o usuário do programa e a concessionária intermediadora.

Parágrafo único. O PNRF receberá o veículo usado como pagamento de parte do financiamento contratado.

Art. 5º O veículo usado recebido pelo PNRF será encaminhado ao órgão executivo estadual de trânsito para ser leiloado como sucata.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

De acordo com os dados do Denatran, a frota brasileira de veículos automotores de quatro ou mais rodas, em 2011, é da ordem de 47 milhões de unidades.

Pelos dados de 2009, a maior concentração da frota brasileira continua a circular na região Sudeste, seguida pela região Sul. A sua idade média era de 12,2 anos (no mesmo período em 2008 o tempo em média é de 12,4 anos). O volume de negociações de automóveis correspondia, de até 10 anos de idade, à 52,95% do mercado.

No segmento de caminhões, a idade média da frota, na região sudeste e sul, era de 17,8 anos. Os modelos com mais de 10 anos de uso, no que tange esta frota, correspondiam a 68,20% do volume total negociado. Esse percentual aumentou, quando contabilizava 67,87% em relação à participação de 2008.

Quanto aos ônibus, onde sua maior concentração se encontrava na região sudeste, a idade média da frota era de 14,5 anos. As vendas de ônibus usados concentravam-se em modelos com mais de 10 anos, correspondendo a 68,47% do total dessa frota.

Pelo que vemos, já há uma tendência natural de descarte de veículos velhos, principalmente por razões econômicas e também para evitar o comprometimento da eficiência e eficácia que deles se espera. Por outro lado, há hoje maiores exigências quanto à manutenção dos veículos devido aos problemas que eles podem gerar no trânsito, causados pela sua falta de segurança ou maior emissão de gases poluentes e de ruídos. Embora ainda não esteja sendo cobrada em nível nacional, a inspeção técnica veicular já é prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro e deverá retirar de circulação todos os veículos que não atendam às exigências estabelecidas.

Programas de renovação da frota de veículos já foram implantados em muitos países, demonstrando-se eficazes. O Brasil precisa estar inserido nessa realidade para modernizar o seu setor de transportes, o qual deve contribuir decisivamente para assegurar um bom ritmo de desenvolvimento econômico e social. O Poder Público precisa fazer a sua parte, criando meios para financiar e operacionalizar essa empreitada.

A iniciativa que apresentamos não é pioneira, porém tem o mérito de insistir, sob uma nova perspectiva, sobre a questão da renovação da frota veicular e sua operacionalização, bem como da destinação dos veículos usados. A nossa proposta não entra em detalhes de regulamentação, deixando essa questão ser resolvida nos moldes apropriados e devidos pelo Poder Executivo.

Pela necessidade que temos de renovar nossa frota de veículos, esperamos que essa proposição seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 11 de outubro de 2011.

Deputado **RONALDO NOGUEIRA**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.085, DE 2013** **(Do Sr. Onofre Santo Agostini)**

Dispõe sobre o recolhimento, indenização ao proprietário dos automóveis com mais de 20 anos fabricação, por meio de carta de crédito, retirando os mesmos de circulação.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2513/2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica proibida a circulação nas vias de todo o território nacional de veículo automotor com idade igual ou superior a vinte anos de fabricação, ou 300.000 Km de uso, contados a partir do primeiro emplacamento;

§ 1º Fica excluído da proibição estipulada no *caput*, o veículo de coleção ou aquele em bom estado de funcionamento, cuja circulação, mediante licença especial concedida pelo órgão oficial de trânsito dos Estados, Municípios e do Distrito Federal, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 2º O veículo automotor enquadrado no *caput* não terá o documento de licenciamento anual renovado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados, Municípios e do Distrito Federal.

Art. 2º O veículo automotor enquadrado no *caput* do art. 1º deve ser readquirido pelo fabricante, e na sua ausência, pelo Poder Público.

Art. 3º Constatada a inexistência de condições de circulação previstas no art. 1º, o veículo automotor retirado de circulação deve ser desmanchado para

reaproveitamento em Centro de Reciclagem de Veículo, criado conforme regulamentação do CONTRAN.

Parágrafo único. Serão agentes receptadores do veículo automotor proibido de circular:

- I – Centro de Reciclagem de Veículo;
- II – revendedora de veículo credenciada;
- III – fabricante de veículo ou seu representante;
- IV – órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 4º Fica assegurado ao proprietário de veículo automotor enquadrado no art. 1º, I, o acesso a bônus, estipulado pelo Poder Público para aquisição de veículo novo ou seminovo, de fabricação nacional.

§ 1º Para efeito desta lei:

- I - enquadra-se como de fabricação nacional todo veículo automotor com, no mínimo, 60% de componentes produzidos no Brasil;
- II - seminovo é todo veículo automotor com até 05 (cinco) anos de fabricação, em perfeito estado de conservação.

§ 2º O bônus para renovação da frota será diferenciado e proporcional à idade do veículo automotor.

§ 3º O bônus deve ser utilizado no prazo de até 120 (cento e vinte dias) dias, a contar da data de sua emissão, devendo ser apresentado no estabelecimento comercial de venda e/ou revenda de veículo automotor credenciado para a renovação e reciclagem da frota nacional, exclusivamente para aquisição de veículo automotor.

Art. 5º Ao Poder Público caberá instituir as seguintes condições para a efetivação da renovação e reciclagem da frota nacional de veículo automotor, na forma do bônus previsto no art. 3º:

- I – criação do Bônus;
- II - linha especial de crédito nas agências financeiras oficiais com taxa de juros reduzida e prazo de pagamento maior.

Art. 7º Fica proibida a concessão de isenção de pagamento do Imposto de Propriedade de Veículo Automotor – IPVA – ou de qualquer outro tipo de incentivo fiscal que beneficie o veículo automotor em circulação com mais de vinte anos.

Art. 8º As normas regulamentadoras desta lei deverão ser editadas em um prazo não menos de 180 dias.

Art. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Brasil encerrou 2011 com uma frota de 70,5 milhões de veículos, entre automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, carretas e motocicletas. Este número é 121% maior na comparação com a frota que circulava pelo país em 2001: 32 milhões de veículos. Parcela significativa desse montante tem vida útil elevada, o que contribui para elevar prejuízos à sociedade.

O aumento da frota também se reflete na qualidade de vida da população. Uma pesquisa da Organização Mundial de Saúde aponta que quase 30% dos habitantes da Região Metropolitana de São Paulo apresentam transtornos mentais decorrentes do ritmo de vida alucinado da metrópole. Os casos mais comuns envolvem transtornos de ansiedade e de comportamento, mas há também o transtorno explosivo intermitente, causado principalmente por situações de estresse no trânsito.

Enquanto isso, a circulação de veículos velhos compromete a fluidez do tráfego, contribui para a poluição do meio ambiente, devido à tecnologia antiga de fabricação não contemplar a redução da emissão de poluentes, além de favorecer acidentes causados pela queda do nível de segurança no trânsito.

Conscientes das economias assinaladas, 22 países implantaram programas de renovação e reciclagem da frota, como também de inspeção veicular, abrangendo legislação, regulamentação e tratamento tributário. A implantação da inspeção veicular instituída no Código de Trânsito Brasileiro induzirá a uma renovação da frota nacional de veículos automotores, cabendo, neste sentido, a previsão de proposta disciplinadora de caráter abrangente além de complementar, ao estabelecer normas para a reciclagem desses veículos.

Nesse momento, a questão da preservação do meio ambiente tem tido projeção cada vez maior. O art. 2º do PL obriga o fabricante e, na sua ausência, o Poder Público a readquirirem os veículos com idade igual ou superior a trinta anos de vida útil. Trata-se de medida eficaz e determinante para a renovação e reciclagem da frota nacional de veículos automotores.

Pelo impacto positivo na segurança do trânsito e na manutenção do nível de emprego no setor produtivo de fabricação de veículos, como também pela diminuição das economias inerentes à frota envelhecida, apresentamos a presente proposta, na expectativa de aprová-la com o apoio dos nossos Pares.

Sala das Sessões, em fevereiro de 2013.

**Deputado Onofre Santo Agostini**  
**PSD/SC**

# PROJETO DE LEI N.º 6.377, DE 2013

## (Do Sr. Takayama)

Institui o programa temporário de incentivo para a retirada de circulação do trânsito de veículos antigos.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-2513/2011.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º.** Fica instituído o programa de incentivo para retirada de circulação do trânsito de veículos antigos, com o prazo determinado de um ano, a partir da publicação desta lei.

**Art. 2º.** Os veículos novos, produzidos no Brasil, receberão desconto de 100% (cem por cento) da alíquota de IPI – Imposto de Produtos Industrializados, durante o prazo de vigência desta lei, quando comercializados através da troca por um veículo antigo, assim definido, apenas para os efeitos desta lei, como aquele com mais de vinte e cinco anos de fabricação.

Parágrafo único. O incentivo poderá ser utilizado apenas para veículos correspondentes de mesma natureza, assim entendido os seguintes gêneros: motocicletas, automóveis e caminhões.

**Art. 3º.** As revendedoras deverão constar na nota fiscal do veículo novo os dados completos do veículo antigo correspondente ao gênero entregue na troca, bem como deverão providenciar a baixa definitiva do respectivo CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo perante o órgão competente.

§ 1º. Sob qualquer hipótese, o veículo dado em troca para o benefício desta lei poderá retornar a circulação.

§ 2º. A inexistência de débitos ou impedimentos de qualquer natureza sobre o veículo antigo é condição para a concessão do benefício de que trata esta lei.

**Art. 4º.** A violação do disposto nesta lei sujeitará o infrator à multa de vinte vezes o valor do benefício obtido pela isenção tributária.

**Art. 5º.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O Brasil tem se destacado mundialmente pelo avanço da economia e pela melhoria da qualidade de vida dos brasileiros. Esse movimento chamou a atenção

do mundo, trazendo inúmeros incentivos financeiros para desenvolvimento social na nação.

O impacto das políticas econômicas e o desenvolvimento do país exige a adoção de medidas que possam dar continuidade ao crescimento social.

Através deste projeto de lei, poderemos continuar desenvolvendo qualidade de vida aos brasileiros, através da substituição de veículos antigos, muitas vezes com péssima conservação ou sem condições de segurança no trânsito.

Veículos antigos consomem mais combustível além de causarem maior agressão ao meio ambiente. Os veículos novos são mais econômicos e adequados às normas de segurança e respeito ao meio ambiente.

Através da presente medida, os brasileiros também poderão deixar de gastar suas economias com consertos, desgaste e consumo excessivo de veículos antigos, usando seus recursos para outros rumos do desenvolvimento social, como cultura e educação.

A forma de incentivo fiscal para a substituição de automóveis velhos é adequada para a consecução do objetivo, uma vez que o Governo Federal tem demonstrado fôlego para investimento em tantas outras diversas áreas que visam o incremento de qualidade de vida para os brasileiros, como o programa minha casa minha vida, além também do programa mobília e utensílios domésticos para os brasileiros.

Recentemente, os EUA terminaram um plano de incentivo para troca de carros antigos, denominado *Cash for Clunkers* (“Dinheiro por ferro-velho”), alcançando 635,2 mil veículos. Um sucesso que merece nossa atenção.

No exemplo citado, o consumidor ganhava um desconto de US\$ 4,5 mil e deveria entregar seu carro para um desmanche.

Colhemos bons resultados na lá fora que podem muito bem serem implantados no Brasil, razão de ser da necessidade da presente medida.

Sala das Sessões, em ..... de 2013.

Deputado **Hidekazu Takayama**  
**PSC – PR**

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.513, de 2011, do Sr. Ronaldo Nogueira, “*Dispõe sobre o Programa Nacional de Renovação da Frota de Veículos Automotores*”.

Após despacho do Presidente da Câmara dos Deputados, vêm à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio para que sejam analisados os pressupostos de conveniência e oportunidade da matéria.



Apensados a ele vêm:

- a) Projeto de Lei nº 5.085, de 2013, do Sr. Onofre Santo Agostini, que *“Dispõe sobre o recolhimento, indenização ao proprietário dos automóveis com mais de 20 anos fabricação, por meio de carta de crédito, retirando os mesmos de circulação”*; e
- b) Projeto de Lei nº 6.377, de 2012, do Sr. Takayama, que *“Institui o programa temporário de incentivo para a retirada de circulação do trânsito de veículos antigos”*.

Aberto o prazo, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II – VOTO

Conforme o disposto no art. 32, inciso VI, alíneas “b” e “o”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, é de competência deste órgão colegiado analisar assuntos relativos à ordem econômica nacional e políticas e sistema nacional de metrologia, normalização e qualidade industrial.

A proposição principal pretende instituir uma política nacional de renovação de frota de veículos automotores com objetivo de determinar obrigatória a troca de veículo com tempo de uso superior a quinze anos, por outro novo de mesma categoria, e transformação do usado em sucata.

Ocorre que apesar de meritória, tal imposição, se mostra violadora dos princípios basilares de manutenção da ordem econômica e social. Ora, não será obrigando proprietários e concessionárias de veículos a participarem do programa que o problema de circulação de veículos usados será resolvido.

Ademais, a contrapartida de participação do Poder Executivo a ser instituída via orçamento, mesmo que relevante, não determinará que o proprietário tenha condições de aquisição de novo veículo. O mais correto é manter a legislação vigente, que proíbe a circulação de veículos em péssimo estado de conservação, e aumentar a quantidade de agentes públicos fiscalizando e os recolhendo ao depósito.

A proposta de reforma da frota nacional automobilística se mostra um tanto generalista, criando um contexto de insegurança jurídica, uma vez que não há previsão de como efetivar o disposto, em especial sobre as obrigações impostas ao Poder Público de oferecer linha de crédito específica e fiscalizar as operações de oferta e troca de veículo usado.

O primeiro apensado dispõe sobre o recolhimento, indenização ao proprietário dos automóveis com mais de 20 anos fabricação, por meio de carta de crédito,

retirando os mesmos de circulação. E o segundo apensado institui o programa temporário de incentivo para a retirada de circulação do trânsito de veículos antigos.

No tocante aos apensados, de plano alertamos que a obrigatoriedade de emissão de carta de crédito em favor do proprietário trará oneração excessiva ao Poder Público. Ademais, o automóvel é um bem material individual e não cabe ao Executivo ressarcir o contribuinte que incorreu no erro de não conservar o automóvel de sua propriedade. É responsabilidade de o proprietário promover ações que conservem o bem de forma condizente às regras de trânsito e não o contrário. Se este não tem condições financeiras de fazê-lo que não adquira o bem.

Ademais, adentrando na competência de outra comissão, mas o fazendo em virtude da necessidade de salientar que as propostas se mostram inconstitucionais no plano em que instituem obrigações à Administração Pública dos Estados ferindo a autonomia de organização política-administrativa dos entes federados prevista no texto constitucional, uma vez que quem decide se possui interesse e se entende conveniente que o PNRF seja executado por órgão público específico é o Estado federado e não a União.

Ante o exposto, opino, no mérito, pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 2.513, de 2011, e apensados.

Sala das Comissões, em                    de                    de 2014.

Deputado **LAÉRCIO OLIVEIRA**  
Solidariedade/SE  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.513/2011, o PL 5085/2013, e o PL 6377/2013, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Laercio Oliveira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Augusto Coutinho - Presidente e Sebastião Bala Rocha - Vice-Presidentes, Antonio Balhmann, Devanir Ribeiro, Luis Tibé, Rebecca Garcia, Renato Molling, Ronaldo Zulke, Afonso Florence, Carlos Brandão, Guilherme Campos, Luiz Nishimori. Laercio Oliveira e Mandetta.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2014.

Deputado **AUGUSTO COUTINHO**  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, de autoria do Deputado Ronaldo Nogueira, propõe a criação do Programa Nacional de Renovação da Frota de Veículos Automotores (PNRF), cujo objetivo é a troca de veículo com tempo de uso superior a quinze anos, por outro novo de mesma categoria, e transformação do usado em sucata.

A medida prevê a disponibilização de linha de crédito pelo Poder Público para financiamento do veículo novo e estabelece que o veículo usado seja encaminhado ao órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para que seja leiloado como sucata.

O autor argumenta que boa parte da frota de veículos brasileiros encontra-se com idade avançada e que já existe uma tendência natural de descarte de veículos velhos, principalmente por razões econômicas e também para evitar o comprometimento da eficiência e eficácia que deles se espera. Afirma, ainda, que programas de renovação de frota já vêm sendo implantados em outros países e que o Poder Público brasileiro precisa criar meios para financiar e operacionalizar essa empreitada.

Ao projeto, foram apensados o PL nº 5.085, de 2013, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, e o PL nº 6.377, de 2013, de autoria do Deputado Takayama, que tratam da mesma matéria, sendo que o primeiro dispõe sobre as condições para retirada de circulação dos automóveis com mais de 20 anos fabricação e o segundo institui o programa temporário de incentivo para a retirada de circulação do trânsito de veículos antigos.

As proposições tramitam em conjunto, em caráter conclusivo e foram despachadas para manifestação sobre o mérito à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde foram rejeitadas, e a esta Comissão de Viação e Transportes. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação deverá pronunciar-se quanto à adequação financeira ou orçamentária e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Em síntese, o PL nº 2.513, de 2011, de autoria do Deputado Ronaldo Nogueira, e seus apensados, o PL nº 5.085, de 2013, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, e o PL nº 6.377, de 2013, de autoria do Deputado Takayama, dispõem sobre as condições para retirada de circulação de veículos com idade avançada, quinze anos em uma proposição, vinte anos em outra, propondo a criação de programas de renovação da frota, concessão de crédito e incentivos fiscais para a compra de veículos novos, bem como a indicação da destinação dos veículos usados.

Não obstante a preocupação dos autores em prezar pela segurança no trânsito, retirando veículos que, em tese, estariam sem condições de transitar pelas vias públicas brasileiras, entendemos que as propostas mostram-se inviáveis e apresentam uma série de inconvenientes.

Inicialmente, cabe salientar que a idade do veículo não é parâmetro determinante para avaliar as condições de trafegabilidade. O desgaste das peças e dos componentes veiculares está mais associado ao uso, ou seja, à quilometragem percorrida, do que à idade. Um veículo bem conservado e regularmente submetido a manutenção, mesmo com idade avançada, pode encontrar-se em perfeitas condições para circular, sem comprometer a segurança do condutor, dos passageiros e dos demais usuários das vias públicas.

Ademais, ressaltamos que o art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro já estabelece que os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, obrigatória e periódica, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), para os itens de segurança, e do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Apesar de não terem sido efetivamente implantadas, são essas inspeções que devem determinar se um veículo está ou não em condições de trafegar com segurança e sem poluir o meio ambiente, e não simplesmente seu tempo de uso.

Outro ponto que merece destaque é o que trata da destinação do veículo retirado de circulação. De acordo com a proposta, fica estabelecido que os veículos automotores com tempo de uso superior a quinze anos devem ser leiloados como sucata. Ocorre que, na prática, esses veículos são desmontados e as peças são vendidas separadamente. Daí, de nada adianta retirar os veículos de circulação, pois suas peças e componentes ainda poderão ser aproveitados em outros veículos usados, com idade inferior à máxima proposta.

Além disso, fica evidente o prejuízo aos proprietários de veículos com muito tempo de uso. Ao se aproximarem dos quinze anos, o valor de mercado desses bens tenderá a cair abruptamente, pois seus dias estarão contados. Afinal, quem terá interesse em comprar automóveis com quatorze anos, já com os dias contados? Nota-se, assim, grande defasagem entre o valor do veículo velho e o do zero quilômetro, dificultando sobremaneira a compra do carro novo.

Por fim, convém mencionar que a medida afeta diretamente a população de menor poder aquisitivo. Expressiva parcela de brasileiros só dispõe de recursos para adquirir veículos com maior tempo de uso, cujos preços são consideravelmente mais baixos. Dessa maneira, proibir a circulação de veículos com mais de quinze anos de uso privará uma família de baixa renda de possuir um automóvel, aumentando ainda mais a desigualdade social.

Ante todo o exposto, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei PL nº 2.513, de 2011, e seus apensados, o PL nº 5.085, de 2013, e o PL nº 6.377, de 2013.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2016.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.513/2011 e os PLs 5.085/2013 e 6.377/2013, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Altineu Côrtes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Remídio Monai, Roberto Sales, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Aureo, Delegado Edson Moreira, Giuseppe Vecci, Jaime Martins, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Lucio Mosquini, Paulo Freire, Valtenir Pereira e Zenaide Maia.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2016.

Deputado JOSE STÉDILE  
Presidente em exercício

**FIM DO DOCUMENTO**