

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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 JOSÉ BORBA

I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de autoria da Comissão de Transportes desta Casa, pretende estabelecer normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV, prevista no Código Brasileiro de Trânsito, com a finalidade primordial de reduzir os acidentes de trânsito e a emissão de poluentes e ruídos.

Ele determina a realização da Inspeção Técnica Veicular – ITV de modo uniforme em todo o território nacional, através de um procedimento único, tanto em relação aos itens de segurança como de controle de emissões, impondo ainda, a observância de outros princípios como tarifa única, universalidade e simultaneidade de implantação e respeito aos eventuais contratos em vigor.

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

“Devemos ressaltar a preocupação do presente projeto em impedir a outorga das tarefas de inspeção veicular, às empresas proibidas de licitar ou contratar com o Poder Executivo; que tenham sido declaradas inidôneas, nos termos da legislação vigente ou que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, de fabricação ou comércio de veículos e autopeças, devido à falta de isenção para a emissão do certificado de aprovação.

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

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

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

No prazo regimental, no âmbito deste órgão técnico, não foram apresentadas emendas ao presente projeto.

II – VOTO DO RELATOR

Entre as inúmeras vantagens apontadas pelos que defendem a imediata adoção da inspeção veicular obrigatória, como diminuição do risco de acidentes e dos gastos médicos com os acidentados, economia no consumo de combustível; melhoria do fluxo de tráfego nas cidades; geração de empregos; absorção de tecnologia; melhoria na qualidade e na capacitação técnica dos mecânicos; destacam-se, ainda, as de 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.

Acredita-se que com a implantação daquela inspeção será possível se alcançar a redução, por exemplo, em 30,7% dos índices de poluição nas grandes cidades brasileiras, percentual extremamente expressivo, sobretudo se considerarmos que o sistema de rodízio de veículos diminuiu em apenas 8% a poluição na cidade de São Paulo, segundo levantamento de Cetesb.

Ao analisar os impactos de Inspeção Técnica Veicular em nosso país, José Eduardo Favoretto, socorre-se de estudos realizados pelo Banco Mundial (1993), que, como disse “*modelaram os efeitos, para a saúde pública, da redução dos níveis de emissão de material particulado (PM10), os quais foram aplicados para os dados de São Paulo, supondo uma redução de 20% desse agente poluidor. Vale destacar que, segundo a literatura especializada, PM10 é o agente poluidor mais nocivo ao organismo humano, sendo que a sua redução gera muito mais benefícios à saúde pública do que a redução do monóxido de carbono, por exemplo.*”

Favoretto reproduz em seu trabalho (página 46), as seguintes tabelas (6 e 7) com dados que consideramos muito expressivos:

Tabela 6 – redução dos efeitos adversos para a saúde pública como resultado da diminuição da poluição em 30,7%, graças à ITV

Eventos	Projeções do Banco Mundial para a cidade de São Paulo (1993)	Projeções para as 10 Regiões Metropolitanas (1999)
Mortes	2.205	5.384
Perda de Dias de Trabalho	7.953.433	19.426.037
Atendimento de Emergência	57.110	139.489
Ataques de Asma	59.630.739	145.646.050
Bronquite Crônica Infantil	176.124	430.472
Internações por Problemas Respiratórios	24.626	60.147
Dias com Sintomas Respiratórios	65.261.416	159.398.788

Tabela 7 – avaliação econômica dos benefícios à saúde causados pela redução da poluição gerada pela ITV

Eventos	Custo Social por Evento (R\$)	Benefício da Redução das Incidências (R\$ Milhões)
Mortes	125.000,00	673,0
Perda de Dias de Trabalho	13,67	265,9
Atendimento de Emergência	48,00	6,7
Ataques de Asma	7,95	1,2
Bronquite Crônica Infantil	36,00	15,5
Internações Hospitalares por Problemas Respiratórios	1.676,00	100,8
Dias com Sintomas Respiratórios	1,58	251,9
Total		1.314,7

Outro aspecto relevante de implementação da Inspeção Técnica Veicular destacado pelo estudo é que ela permitirá uma redução do consumo de combustível na ordem de 10,7%, propiciando anualmente uma economia de 2,25 bilhões de litros de gasolina, 2,14 bilhões de litros de óleo diesel e 750 milhões de álcool combustível, o que, em seu conjunto, significa uma economia em torno de 5 bilhões de reais ao ano, com inestimáveis reflexos na balança comercial brasileira.

Por outro lado, aduz-se, por oportuno, que ela contribuirá para a geração de “um banco de dados extremamente detalhado da frota circulante, o que servirá de base para estudos que orientem projetos e intervenções precisas no sentido de melhorar o sistema de trânsito de todo o país.”

Merecem destaque também os benefícios que a prestação daquele serviço irá proporcionar ao consumidor, em especial os de menor renda, no que tange à transação comercial do veículo automotor usado, por estabelecer a obrigatoriedade de emissão do respectivo certificado de segurança veicular e ambiental atestando as reais condições de circulação do veículo e o fato de que a inspeção representará uma auditoria automática nos serviços de reparação, criando assim um mecanismo eficiente de melhoria da sua qualidade.

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

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

E a urgência da adoção da medida contida no presente projeto é inquestionável, não só pelo exposto, como também pelo fato de, à falta de regulamentação da atividade, o Inmetro estar credenciando empresas para que se tornem organismos de inspeção de segurança veicular, sem observância de critérios mínimos que garantam a devida isenção para essa atividade, evitem a concorrência predatória e respeitem os direitos dos consumidores, entre tantas outras irregularidades, como resultou comprovado em audiência pública, realizada no final da legislatura passada, na Comissão de Fiscalização e Controle desta Casa.

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

Diante de tantos argumentos positivos, em especial dos relacionados com a segurança do consumidor e com a qualidade ambiental, sobretudo nas grandes metrópoles brasileiras, somos pela aprovação do PL 5.979/2001, de autoria da Comissão de Transportes desta Casa, com as emendas ora sugeridas, que pretendem corrigir pequenas falhas em denominações técnicas e aprimorar o texto, sob o ponto de vista da defesa do consumidor e da qualidade ambiental.

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDA Nº 01

O caput e o parágrafo único do art. 6º passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º** - O serviço público de inspeção técnica veicular na forma do disposto na Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001, será prestado por empresas privadas, em regime contratual de concessão, 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, Distrito Federal e Municípios, que tiverem interesse e estrutura para exercê-los, a fiscalização e a auditoria da execução das Inspeções Técnicas de Veículos – ITV, mediante convênio.”

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDA Nº 02

Os incisos I e III do art. 11º passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 11** -

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

.....

III – 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, contratantes ou concedentes de serviços similares, que comprovem a execução de serviços de inspeção veicular em quantidade e prazos compatíveis com os lotes licitados, demonstrando que o licitante possui tecnologia e experiência de gestão em Inspeção Técnica Veicular.”

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

**COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E
MINORIAS**

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDA Nº 03

O art. 12 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 12** - A tarifa do serviço de inspeção técnica veicular será composta de uma parcela pela verificação dos itens de segurança e de outra 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.”

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDATA N° 04

O caput do art. 13 e seu inciso III passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 13** – Da arrecadação, pelas concessionárias, com a cobrança de tarifas na inspeção dos itens de segurança de que trata esta lei, serão reservados recursos a serem aplicados exclusivamente em benefício do sistema, obedecendo à seguinte distribuição:

.....

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

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

**COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E
MINORIAS**

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDA Nº 05

O art. 17 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 17** – O prazo de concessão será de no máximo 20 (vinte) anos, sendo renovado automaticamente por igual período, desde que a concessionária não haja incorrido em falta grave no desempenho do contrato em vigor, até um ano antes da data prevista para seu término.”

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

**COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E
MINORIAS**

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDA Nº 06

Os incisos I do art. 30, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 5.979 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.

EMENDA Nº 07

O art. 31 e seu parágrafo único passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 31 – Os serviços de inspeção veicular de emissões de gases poluentes e ruídos, que já tenham sido concedidos ou autorizados, e os novos serviços a serem concedidos ou autorizados, deverão ser harmonizados, no que couber, nos termos desta Lei, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.

Parágrafo único – Para fins de harmonização 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.

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator