

RELATÓRIO DA COMISSÃO ESPECIAL DE ESTUDOS SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 5.979, DE 2001, QUE TRATA DA INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR (TENDO COMO APENSO O PL Nº 1.174/03)

I - HISTÓRICO

Para examinar o projeto de lei em epígrafe, originário de uma subcomissão criada no âmbito da Comissão de Viação e Transportes, foi criada esta Comissão Especial “destinada a estudar os pareceres proferidos pelas comissões técnicas e oferecer indicativo à Casa sobre a matéria”.

Neste relatório, será importante ressaltar alguns dos aspectos mais destacados desses pareceres proferidos pelas Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; De Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; de Finanças e Tributação.

As referidas Comissões lembraram que o citado projeto tem o apoio de inúmeras entidades, com 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 avaliam que a inspeção veicular obrigatória deverá poupar por ano, no País, 4.000 vidas e evitar ferimentos e mutilações em outras 48.000 pessoas e, também, reiteraram 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”*.

Antes de mais nada, aparece como indiscutível, pelas vantagens que apresenta, a alteração proposta ao art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro, corroborando a obrigatoriedade da Inspeção Técnica Veicular para todos os veículos em circulação no território nacional, mas também determinando a criação de uma lei, no caso a que se originar deste PL nº 5.979/2001, para regulamentar a forma e a periodicidade das inspeções de segurança veicular e de emissões de poluentes. Considera-se que, por meio dessa lei será conferida a segurança necessária para viabilizar e por em prática tais inspeções. Fica estabelecido que o CONTRAN e o CONAMA terão a competência para estabelecer as normas técnicas das inspeções de segurança e de emissão de poluentes, respectivamente.

A concentração da competência da Inspeção Técnica Veicular na União foi acatada sem restrições, argumentando-se que com a estadualização não haveria uniformização de custos, uma vez que cada unidade federada poderia estabelecer o seu próprio, independente dos demais. Nesse caso, criar-se-ia uma concorrência com fins meramente arrecadatórios. Ademais, cada Estado poderia estabelecer critérios diferenciados de avaliação, o que geraria distintos e nem sempre satisfatórios padrões de qualificação e capacitação técnica, e, conseqüentemente, desequilíbrios entre as inspeções, com efeitos nocivos.

Será importante lembrar o disposto de que os Certificados de Inspeção emitidos 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 art. 130 do Código de Trânsito Brasileiro.

As vantagens do programa ser instalado no âmbito nacional foram reconhecidas em função de que essa forma abriga os fatores responsáveis pela viabilização e êxito do projeto, tais como, universalidade e simultaneidade da execução, uniformidade em termos de qualidade da inspeção, e tarifa única.

É preciso ressaltar que alguns Estados Brasileiros com baixa densidade demográfica e pequena frota de veículos não conseguiriam viabilizar o projeto sem praticar tarifas excessivamente caras e mais elevadas do que em outros Estados, onde localizam-se grandes centros urbanos em que será possível a cobrança de menores tarifas. 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

que tivessem a tarifa mais baixa, ou ainda, onde não estivesse implantado o programa.

De qualquer forma, está previsto que o órgão máximo executivo de trânsito da União, responsável pelas inspeções, poderá compartilhar com os Estados, Distrito Federal e Municípios, que tiverem interesse e estrutura para exercê-los, a fiscalização e auditoria das execuções das inspeções técnicas de veículos, mediante convênio.

Embora o programa seja nacional, a cargo da União, os Estados bem como os Municípios serão também parte atuante, pois também poderão fiscalizar a execução da inspeção, integrando-se ao processo.

Foi considerada de muita propriedade a proposta de destinar parte da arrecadação com as inspeções em benefício do sistema. Assim, mereceram destaque e aprovação os arts. 13 e 14 do projeto, que estabelecem a distribuição dos recursos auferidos com as inspeções de segurança e controle de emissão de gases, entre o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), o Fundo Nacional de desenvolvimento científico e Tecnológico (FNDCT), o Fundo Nacional do Meio Ambiente, os órgãos executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal, e os órgãos de meio ambiente dos Estados. No caso de subdelegação da fiscalização das inspeções ao Município, também ele participará dessa distribuição, em valor correspondente à metade do valor destinado ao Estado, conforme a frota nele licenciada.

Outro ponto considerado de fundamental importância foi o da solução de simultaneidade das inspeções de segurança e ambiental, no mesmo local, determinadas no parágrafo único do art. 31 do projeto, de forma a racionalizar o processo e evitar transtornos ao proprietário dos veículos a serem inspecionados.

Houve unanimidade entre as Comissões, nos seus pareceres, em ressaltar, como altamente positiva, a preocupação do projeto em impedir a outorga das tarefas de inspeção veicular a empresas proibidas de licitar ou contratar com o Poder Executivo; que tenham sido declaradas inidôneas, nos termos da legislação vigente. Também ficam impedidas as empresas que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, de fabricação ou comércio de veículos e autopeças, porque essas não teriam isenção para emitir o certificado de inspeção.

Da mesma forma, mereceram aprovação as exigências do projeto quanto à 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.

A exigência da experiência em Inspeção Técnica Veicular foi considerada muito acertada além de indispensável, uma vez que não impediria a associação de empresas brasileiras com estrangeiras que possuam larga experiência e tradição no ramo. Esta associação seria benéfica para garantir maior suporte e capacidade técnica, capaz de conferir confiabilidade e credibilidade ao nosso programa de Inspeção Técnica Veicular.

Outra proposta que mereceu a aprovação foi a que estipulou o prazo máximo de concessão do serviço de inspeção, sobretudo levando em conta que as exigências constantes do edital de licitação a ser elaborado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, estabelecidas no art. 11 do projeto, conduzem a projeções econômicas que envolvem um considerável montante de investimentos.

Todas as avaliações feitas pelas Comissões de mérito foram respaldadas em uma profunda crença nas necessidades de implantação da Inspeção Técnica Veicular, no Brasil. Essa atitude vem corroborada pela opinião pública que, em pesquisa realizada pelo Datafolha, já em 1994, se manifestava favorável em sua expressiva maioria (51% dos entrevistados). A grosso modo, as vantagens de uma inspeção, apontadas pela população, por ordem de importância eram: maior segurança, não ser enganado na oficina, maior segurança na transferência de veículo e maior valor na venda de veículo.

As Comissões, em seus pareceres, destacaram a importância da Inspeção Técnica Veicular, diante da relevância dos seguintes dados:

- diminuição do risco de acidentes em 18%, como foi registrado em outros países;
- melhoria do fluxo de tráfego nas cidades, hoje prejudicado pela constante quebra de veículos sem condições de transitar;

- maior agilidade e eficiência no transporte de cargas;
- economia de custos sociais, pela redução de sinistros;
- economia em torno de 700 milhões a 1,25 bilhões de litros de combustível, o que significa que o Brasil deixará de importar milhões de barris de petróleo, fato este que ajudará significativamente na obtenção do equilíbrio de nossa balança comercial;

- redução de 15 a 30% da emissão de monóxido de carbono; de 10 a 32% de hidrocarbonetos; de 50% de material particulado e de 2 a 13% de óxidos de nitrogênio, com reflexos significativos na qualidade ambiental, sobretudo das áreas urbanas mais densamente povoadas e por onde circule uma grande frota de veículos.

Além disso, a implantação da Inspeção Técnica Veicular no País permitirá:

- a geração de 15 mil a 20 mil empregos diretos, para suprir de mão-de-obra as 2.000 linhas de inspeção previstas para todo o País;

- a geração de 60 mil a 80 mil empregos indiretos decorrentes da necessidade de mão-de-obra adicional a ser utilizada nas atividades conseqüentes da inspeção, como incremento na reparação de veículos e suas implicações em toda a cadeia produtiva da indústria automobilística;

- o investimento de mais de um bilhão de reais para a construção, aquisição de equipamentos e despesas de instalação de todas as linhas de inspeção, beneficiando diretamente a indústria da construção civil;

- o aquecimento do mercado de autopeças;

- a ativação da economia na ordem de 1% do PIB, conforme estudo de impactos socioeconômicos devidamente atualizados.

Para os interesses diretos dos proprietários de veículos as vantagens mais evidentes serão representadas pelos seguintes aspectos:

- aumento do preço de revenda do veículo, já que a manutenção preventiva periódica manterá os carros em melhores condições gerais;

- aumento da segurança para o comprador de veículo usado, que terá certificado de avaliação comprovando o seu bom estado de conservação;
- melhoria na qualidade e na capacitação técnica dos mecânicos;
- viabilização de um programa nacional de renovação da frota veicular, o qual se encarregaria de financiar os proprietários de veículos velhos sem condições de trafegar, na compra de veículos mais novos.

Será necessário ressaltar o reconhecimento indireto de todas as Comissões de mérito, pela via de seus pareceres, ao fato de que o projeto de lei em exame representa um importante apoio aos Estados e Municípios no exercício de suas competências no trânsito e, notadamente, um estímulo à municipalização do trânsito, a qual se traduz como uma grande conquista proporcionada pelo Código de Trânsito Brasileiro em prol dos Municípios.

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público opinou unanimemente pela aprovação do PL nº 5.979/2001.

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias opinou unanimemente pela aprovação do PL nº 5.979/2001, com emendas, e rejeitou o PL nº 1.174/2003 apenso. As emendas apresentadas por esta Comissão foram as seguintes:

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 veicular na forma do disposto na Lei nº 8.723/93, com a redação introduzida pela Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001, será prestado diretamente e/ou em regime contratual de concessão, sob fiscalização do órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos do que dispuser esta lei, a Lei nº 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.”

Emenda nº 02 :

O “caput” e os incisos I e III do art. 11 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11 No editalç de licitação para prestação do serviço sob regime de concessão, 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, integral ou parcialmente, a frota 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 veicular”

Emenda nº 3:

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”

Emenda nº 4

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

“Art. 13. Da arrecadação com a cobrança da parcela da tarifa relativa à 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.”

Emenda nº 5:

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.”

Emenda nº 6:

O inciso I do art. 30, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30.....

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.

Emenda nº 7:

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.”

Emenda nº 8

O art. 9º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º. Não poderão participar da licitação ou receber outorga de concessão empresas privadas que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, empresas de fabricação e comércio de veículos e autopeças.”

Emenda nº 9

O “caput” do art. 14 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14. Da arrecadação com a cobrança da parcela da tarifa relativa à 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:”

Finalmente, a Comissão de Finanças e Tributação opinou pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 5.979/01, e das emendas da Comissão de defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, e no mérito pela aprovação do Projeto, com a emenda aditiva.

Acrescente-se ao projeto o seguinte artigo:

“Art... Os recursos arrecadados com base na tarifa do Serviço de Inspeção Técnica, previsto neste diploma legal, serão depositados nas instituições financeiras estatais federais, que os destinará em conformidade com as disposições inscritas nesta Lei.”

Como foi lembrado no início deste relatório, esta Comissão Especial está “destinada a estudar os pareceres proferidos pelas Comissões Técnicas ao Projeto de Lei nº 5.979, de 2001, da Comissão de Viação e Transportes , que ‘acrescenta o art. 66-A e altera a redação do *caput* do art. 104 na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV’ e oferecer indicativo à casa sobre a matéria”.

Os trabalhos desta Comissão Especial desenrolaram-se a partir de audiências públicas consideradas importantes para um maior esclarecimento e aprofundamento jurídico de questões relacionadas ao PL nº 5.979/2001 e aos pareceres da Comissões Técnicas sobre o. Desde então, o Relator passou a trabalhar com a contribuição, em forma de sugestões, dos demais membros desta Comissão Especial.

II – ESTUDO E INDICATIVO DO RELATOR

O Debate sobre a matéria contida no PL 5979/2001 em realidade teve início com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro (janeiro de 1998), com ampla repercussão na sociedade e nesta Casa, que, já em 2.000, se consubstanciou na criação de uma Sub-Comissão específica para estudar a matéria dentro da Comissão de Viação e Transporte.

A Comissão de Viação e Transporte, acolhendo os reclamos da sociedade e as discussões e propostas da Sub-Comissão especificamente criada, elaborou o Projeto de Lei nº 5979/01, que tramitou pelas Comissões do Trabalho, de Administração e Serviço Público; de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente de Minorias; de Finanças e Tributação e Comissão de Constituição e Justiça e de Redação que aprimoraram o projeto com várias emendas já expostas no presente Relatório.

As primeiras questões que permearam o projeto de lei em pauta surgiram na forma de uma polêmica envolvendo os seguintes aspectos:

- que esfera governamental seria responsável pelo gerenciamento do programa de Inspeção Técnica Veicular?
- qual é a essência desse serviço de inspeção? Serviço Público ou Poder de Polícia?

Evidentemente, dependendo da conclusão a que se chegasse, o projeto de lei necessitaria ou não de emendas relacionadas a esses aspectos. Pelo que veremos a seguir, não haverá necessidades de emendar o projeto nesse sentido.

No que se refere à primeira questão, trazemos à baila o seguinte comentário do eminente jurista, Dr. Eros Roberto Grau:

“A competência implementadora, ou material atinente ao trânsito, encontra-se distribuída entre União, Estados-membros e Municípios, como se pode verificar da leitura dos arts. 5º e 21 a 24 do Código de Trânsito Brasileiro [Lei nº 9.503 de 23.09.97].

E especificamente sobre o serviço de inspeção de segurança veicular referido no art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro, diz o art. 22, III deste último:

“Artigo 22 – Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

.....

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante a delegação do órgão federal competente”.

[...]

A delegação referida no preceito --- “delegação de órgão federal competente” --- respeita à expedição do Certificado de Registro do veículo, que também certifica o seu registro no RENAVAM, ou seja, no Registro Nacional de Veículos Automotores. Este --- o registro ---, como disposto no inciso IX do artigo 19 do Código de Trânsito Brasileiro, compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União organizar e manter.

Lembre-se que o licenciamento anual de cada veículo é feito perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário e também o seu registro é feito perante esse mesmo órgão executivo. Por outro lado, o primeiro licenciamento deve ser feito simultaneamente ao registro.

Logo --- repita-se --- porque o registro do veículo no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal também certifica o seu registro no RENAVAM, a delegação abrange exclusivamente esse registro.

Daí a afirmação de que a competência, atinente ao serviço de inspeção de segurança veicular, dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados, era originária deles, não resultando de delegação.

O artigo 22, III do Código de Trânsito Brasileiro a afirmava plenamente.

A superveniência da Lei n. 10.203/01 altera porém este quadro.

[a Lei n. 10.203/01: competência federal para a implementação do programa de inspeção de segurança veicular]

A Lei n. 10203/01, conferindo nova redação ao artigo 12 da Lei n. 8723/93, conferindo nova redação ao artigo 12 da Lei n. 8723/93, indica quem detém a competência para regulamentar e implantar a inspeção de emissões e inspeção das condições de segurança veicular, bem assim a necessidade de harmonização entre ambas.

A matéria relativa à *competência* atinente à implementação dos programas de inspeção de segurança veicular, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas, passa então a ser regulada, na sua totalidade, pelo § 3º do artigo 12 da Lei n. 8.723/93, com a redação a ele atribuída pelo artigo 1º da Lei n. 10.203/01.

Note-se bem:

[i] o artigo 12 da Lei n. 8.723/93 dispõe apenas sobre “os **planos específicos, normas e medidas adicionais** de controle de poluição do ar para os veículos automotores em circulação, em consonância com as exigências do PROCONVE e suas medidas complementares” [*caput* --- grifei]; ademais, segundo o parágrafo único do mesmo art. 12, esses planos específicos seriam “fundamentados em ações gradativamente mais restritivas, fixando orientação ao usuário quanto às normas e procedimentos para manutenção dos veículos e estabelecendo processo e procedimentos de inspeção periódica e de fiscalização das emissões dos veículos em circulação”

[ii] o artigo 22, III do Código de Trânsito Brasileiro, de 1.997, afirmava a competência, dos Estados-membros, atinente à implementação do serviço de inspeção de segurança veicular; competia aos “órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados (...), no âmbito de sua circunscrição, vistoriar, *inspecionar, quanto às condições de segurança veicular*, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos”;

[iii] o artigo 12 e §§ da Lei n. 8.723/93 nada dispõem sobre a *implementação* do serviço de inspeção veicular; nem o artigo 104 do

Código de Trânsito Brasileiro, de 1.997, fixa qualquer regra de *competência* relativamente à matéria; apenas determina que a inspeção de segurança e de controle de emissão de gases poluentes e de ruído será obrigatória, “na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases e ruído”.

[IV] o § 3º do artigo 12 da Lei n. 8.723/93, introduzido pelo artigo 1º da Lei n. 10.203/01, passou a regular a matéria referente à competência para a realização de inspeções de segurança veicular em sua totalidade, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas; manteve a redação original do *caput* e do parágrafo único do art. 12 da Lei n. 8.723, introduzindo:

(a) regra especial para Municípios com frota igual ou superior a três milhões de veículos, permitindo-lhes o estabelecimento de programas adicionais de controle de poluição do ar;

(b) determinação de que os programas estaduais e municipais adicionais de inspeção periódica de *emissões* dos veículos em circulação sejam harmonizados, nos termos das resoluções do CONAMA, bem assim

(c) determinação de que o programa de inspeção de *segurança veicular* seja “implementado pelo Governo Federal, através do CONTRAN e do DENATRAN, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.”

Verificou-se, destarte, a ab-rogação tácita do inciso III do artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro no que diz respeito à competência dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito federal para “inspecionar, quanto às condições de *segurança veicular*” justamente porque o programa de inspeção de *segurança veicular* será “*implementado* pelo Governo Federal” [art. 12 § 3º da Lei n. 8.723, de 1.993].

Permanece, contudo, a competência dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para “vistoriar”, “registrar, emplacar, selar a aplaca, e licenciar veículos,

expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente”.

Assim, esse inciso III do artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro mantém-se em vigor unicamente nesta parte. Nada mais.

Dá-se, pois a ab-rogação tácita do preceito, na parte relativa à definição da competência atinente à implementação dos programas de inspeção de segurança veicular, pela lei posterior que veio a disciplinar toda essa matéria.

É impossível a aplicação simultânea do texto normativo completo do inciso III do artigo 22 do Código de Trânsito brasileiro e do § 3º do artigo 12 da Lei n. 8.723/93, com a nova redação a ele atribuída pelo artigo 1º da Lei n. 10.203/01. Em suma: o inciso III do artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro perdeu sua razão de ser na parte que afirmava a *competência* dos Estados-membros e do Distrito Federal, atinente ao serviço de inspeção de segurança veicular; há incompatibilidade material ou de conteúdo entre ambos os textos normativos.

Aplica-se, a toda evidência, no caso, o disposto no art. 2º, § 1º da Lei de Introdução ao Código Civil:

“§ 1º - A lei posterior revoga a anterior quando (...) seja com ela incompatível (...)”

A Lei n. 10.203/01 --- repita-se --- definiu que 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.

Logo, sem sombra de dúvida, deslocou a competência para implementação do programa de inspeção de segurança veicular para a esfera do Governo Federal, por meio do CONTRAN e DENATRAN, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.”

Sobre a indagação de ser possível, à luz do que prescrevem os diplomas legais em vigor e observando-se o estipulado no art. 25

da Lei n. 9.503/97, a União transferir aos Estados-membros, integralmente, a competência para a implementação de Programa de Inspeção Veicular ou se a delegação ali admitida é restrita a determinadas circunstâncias, nos responde o Dr. Eros Roberto Grau:

“Dispõe o preceito:

“Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via”.

A toda evidência, a delegação referida nesse artigo 25 do Código de Trânsito Brasileiro é condicionada , sendo admitida unicamente quando e se dela decorrer maior eficiência e segurança para os usuários da via.

Assim, é pressuposto da possibilidade jurídica dessa delegação, mediante convênio, a efetiva obtenção dessa maior eficiência e segurança.

A lei explicita, dando-lhe a medida e o conteúdo, a hipótese na qual o interesse público será atendido, justificando a delegação. Aqui também a Administração está vinculada pelo poder-dever de delegar. Mas somente poderá delegar se tangida pelo dever de fazê-lo.

Ora, esse dever de delegar impor-se-á exclusivamente quando e se da delegação resultar a obtenção de maior eficiência e segurança, para os usuários da via. Atendido esse pressuposto, não será necessária lei para efetivar a delegação, bastando a celebração de convênio entre os entes administrativos envolvidos.”

Os entendimentos acima transcritos, sobre a questão da competência no que se refere à implantação da Inspeção Técnica Veicular, orientaram, portanto, o disposto no art. 6º do PL em exame, pelo que o consideramos juridicamente correto.

A questão relativa à essência do serviço de inspeção, isto é, se constitui Serviço Público ou Poder de Polícia, também emana desse mesmo art. 6º do projeto.

Inicialmente, para estabelecermos alguns parâmetros, sem chegar a maiores aprofundamentos, seria importante citar a conceituação de ambas atividades, conforme o pensamento de alguns juristas.

A definição proposta pela jurista Dra. Maria Sylvia Zanella di Pietro para serviço público é a seguinte:

“Serviço público é toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público”

Já para a Jurista Dra. Lucia Valle Figueiredo, temos:

“Serviço Público é toda atividade material fornecida pelo Estado ou por quem esteja a agir no exercício da função administrativa se houver permissão constitucional e legal para isso, com o fim de implementação de deveres consagrados constitucionalmente relacionados à utilidade pública, que deve ser concretizada sob regime prevalente do Direito Público.”

Lembra-nos a mesma jurista, que as formas mediante as quais podem ser prestados os serviços públicos são: por *delegação* (concessões e permissão de serviços públicos), mediante *contrato administrativo*, e *sem contrato administrativo*, na hipótese de serem criadas empresas estatais para esse fim específico, hipóteses em que são delegadas de serviço público; por *ato administrativo* complexo (convênios, acordos de programas, consórcios) ou, então, *sem delegação*, por contratos administrativos precedidos de licitação, salvo as hipóteses de dispensa de inexigibilidade.

Sobre o Poder de Polícia, pode-se dizer, segundo a jurista Dra. Lucia Valle Figueiredo, que constitui a atividade fiscalizatória do Estado:

“(...) é, sem dúvida, atividade inerente ao Estado, executável apenas por ele sem qualquer possibilidade de delegação para entidades privadas, porque eminentemente pública.”

Ressalta, ainda o seguinte:

“A noção de “poder de polícia” foi sempre ligada aos conceitos de “restrições” à liberdade e à propriedade, ou, como preferem alguns, ao

próprio delineamento do direito de propriedade e de liberdade. Tais “restrições” somente podem ser feitas por lei (como, por exemplo, faz o Código de Trânsito, ao incluir como um dos elementos à obtenção da licença para circulação dos veículos a inspeção veicular).”

O Professor Marçal Justen Filho, o vê como “uma manifestação imediata e direta do poder de coerção reservado ao Estado , o qual é o seu titular único.” Dessa forma, prossegue:

“Não se pode admitir que o estado transfira ainda que temporariamente, o poder de coerção jurídica ou física para a iniciativa privada. Não seria compatível com a estrutura democrática estatal que um particular pudesse ser encarregado do exercício de poderes normativos ou fáticos de regulação das condutas alheias em vista da realização da ordem pública.

(...)

Todos os ângulos sob os quais o serviço público envolver exteriorização do aludido poder de coerção envolverão competência privativa e indelegável do Estado. Ou seja, a locução “*concessão de serviço público*” tem de ser interpretada em termos. Somente é possível delegar à iniciativa privada o exercício de certas atividades **que não envolvam** competência de cunho coercitivo. Dito de outro modo, toda concessão de serviço público configura delegação **parcial e limitada** de algumas das competências estatais. Trata-se de atribuir ao particular o desempenho daquelas parcelas de atuação que não exteriorizam o *poder extroverso* ou o *poder de império* estatal.”

No que diz respeito à natureza das atividades de inspeção veicular escreve o Professor Justen Filho:

“Em primeiro lugar, verifica-se o exercício da competência regulatória estatal pertinente às condições de segurança de veículos automotores. Estabelecem-se condições mínimas, de acordo com padrões técnico-científicos, visando a evitar o tráfego de veículos em condições precárias, que ampliem o risco de sinistros, falhas ou problemas de alguma ordem.

A competência estatal para disciplinar o tema relaciona-se com o dever de diligência que recai sobre todos os indivíduos que convivem em sociedade. (...)

Ou seja, há uma responsabilidade coletiva e individual atinente à institucionalização da utilização de veículos automotores no meio social. Em face dos riscos potenciais derivados da utilização desses veículos, incumbe a cada usuário adotar todas as providências necessárias a reduzir ao mínimo todos os defeitos, deficiências ou problemas. O que se busca é eliminar ou atenuar os problemas minimizáveis, partindo-se do pressuposto de ser indesejável, senão impossível proscrever a utilização de veículos automotores.

Mas a adoção dessas providências não pode ser deixada ao arbítrio de cada usuário, o que produziria situações de incerteza e propiciaria ampliação dos riscos de danos a interesses relevantes.

Daí a intervenção estatal, que impõe limitações à circulação de veículos defeituosos ou potencialmente (mais) perigosos. Admite-se como lícita a conduta de valer-se de veículo automotor para deslocar-se no espaço geográfico, mas isso não legitima a ausência de conservação do equipamento ou a produção de efeitos nocivos que extravasem um limite máximo tolerável.

O raciocínio se aplica tanto às questões de segurança propriamente ditas como no tocante à emissão de poluentes e ruídos.

A atividade reguladora envolve, de modo inequívoco, o exercício de poder de polícia. A fixação de parâmetros mínimos admissíveis e a verificação do preenchimento desses requisitos no caso concreto são manifestações de competências restritivas e preventivas, em que se restringem liberdades individuais em vista da promoção da ordem pública.

(...)

Mas também se afigura inquestionável que a atuação estatal envolve não apenas o poder de polícia.

Ao interferir sobre as condições de tráfego do conjunto dos veículos que circulam no ambiente social, o Estado desempenha uma atividade prestacional.

(...)

É inquestionável que a fixação de padrões mínimos de segurança e de emissões traduz-se num benefício concreto para a comunidade em seu todo. A obviedade da asserção dispensa maiores comentários. Basta ver que, eliminados os veículos defeituosos e corrigidos os defeitos daqueles com problemas, reduzem-se os índices de acidentes e diminui a poluição. Há benefícios diretos e indiretos para todos, em termos incontroversos, o que adquire contorno de enorme relevância na situação brasileira atual. Supõe-se que, diante dos índices de poluição atmosférica e sonora causados pelos motores dos veículos e de perdas de vida e de lesões a patrimônio produzidos por acidentes de trânsito, ninguém ousaria discordar dos benefícios propiciados à coletividade por meio dos serviços de inspeção veicular.

Mas também há benefícios diretos e materiais fruíveis individualmente pelos proprietários dos veículos.

A correta regulação dos veículos no tocante a emissões e a observância dos padrões técnicos de segurança propicia vantagens econômicas aos proprietários. As inspeções de emissões, além de contribuírem para reduzir o volume de poluentes na atmosfera, fornecem indicadores precisos ao proprietário do veículo quanto à regulação do respectivo motor, por exemplo. E se o veículo estiver mal regulado, estará consumindo mais combustível do que o normal, com prejuízos econômicos para o seu dono. Aí está, pois, um ganho direto do proprietário do veículo inspecionado.

Com as inspeções das condições de segurança, isso não é muito diferente: os testes realizados apontam os reparos que devem ser feitos, contribuindo para reduzir a possibilidade de o veículo envolver-se em acidentes, poupando, nesse caso, o seu proprietário e demais ocupantes de sofrerem eventuais danos de ordem pessoal.

Não se nega, então, a configuração do exercício do poder de polícia no âmbito da inspeção veicular. O que se afirma é a co-existência do

instituto do serviço público. A inspeção veicular é atividade administrativa em que se configura o exercício tanto do poder de polícia como do serviço público. Essa formulação não envolve maior originalidade, aliás. Tal se passa em inúmeras outras situações, que não despertam maior oposição.

(...)

Não se contraponha que a inspeção veicular não se traduziria numa utilidade material fruível por parte dos veículos. Adotar tal raciocínio conduziria a negar, por exemplo, o cunho de serviço público às atividades de rádio e televisão. Afinal, elas não produzem qualquer vantagem material física aos usuários, traduzindo-se “*apenas*” na transmissão de informações. Mas não parece necessário sublinhar a relevância da informação na sociedade em que vivemos. Aliás, em muitos países, o serviço público de rádio e televisão foi reputado tão relevante que se vedou, por longo tempo, sua delegação à iniciativa privada.

Ora, a inspeção veicular identifica objetivamente para o proprietário a situação em que se encontra seu veículo. Isso permite orientação imediata e adoção de providências potencialmente indispensáveis à realização de interesses econômicos e não econômicos dos proprietários dos veículos fiscalizados.

Ou seja, ainda que se reputasse que a única vantagem auferível pelo proprietário seria a informação sobre as condições de seu veículo, tal não afastaria a configuração de um serviço público extremamente relevante.”

Quanto ao conteúdo possível de delegação do serviço de inspeção veicular, ensina o mesmo Professor Justen Filho:

“...qualquer que seja a natureza reconhecida à inspeção veicular, nunca se poderia transferir a particulares os poderes para a fixação de parâmetros mínimos de aceitabilidade para segurança e emissões de veículos nem a adoção de medidas fáticas de liberação e apreensão de bens privados.

(...)

Mas esse fundamento jurídico não conduz à inviabilidade de associação entre Estado e iniciativa privada, tendo por objeto o exercício de atividades materiais “*neutras*” (...) Não há impedimento a que seja delegada ao particular a atuação material de fornecimento de subsídios ou informações – necessárias e indispensáveis à extroversão de competências de natureza autorizativa.

Portanto, nenhum particular poderia ser investido de competência para direta e pessoalmente licenciar veículos ou promover sua retirada compulsória da via pública – do mesmo modo como também é vedado encarregar algum particular de impor multas aos infratores das regras de trânsito. Mas não há impedimento a que um particular receba o encargo de verificação fático do cumprimento das exigências técnicas relativamente aos bens privados.

Essa atribuição transferida ao particular não importa o exercício por parte dele de algum poder de força em relação aos proprietários de veículos. Não disporá de qualquer margem de discricionariedade para valorar os fins a serem atingidos concretamente na convivência inter subjetiva. Restringir-se-á a constatar se os veículos privados atendem efetivamente aos parâmetros determinados pela Administração Pública, emitindo laudo a ser apresentado pelo interessado à autoridade estatal competente.

(...)

Enfim, ainda que se reconhecesse que a inspeção veicular envolveria uma atividade acessória em face do poder de polícia, sem cunho próprio de serviço público, ter-se-ia de reconhecer o cabimento da delegação à iniciativa privada por meio de concessão. Tal decorreria da ausência de vedação à utilização da delegação para manifestações não autoritativas de competências estatais relacionadas com o poder de polícia.”

Como conclusão, o Professor Marçal Justen Filho, afirma:

“O desempenho de atividades materiais de verificação da conformidade do equipamento com parâmetros fixados pela autoridade

administrativa não configura exercício do poder de polícia se e na medida em que não se traduza na exteriorização de poderes normativos-regulamentares nem no desempenho de atividades de cunho autoritativo em face do proprietário do veículo. A mera emissão de documento probatório da regularidade do veículo, em virtude de submissão espontânea do proprietário, não exterioriza poder de polícia.”

Especificamente sobre a Inspeção veicular (para controle das emissões de poluentes ou das questões de segurança), esclarece que essa atividade “envolve o fornecimento de utilidades aos particulares”, e conclui:

“Essas utilidades satisfazem interesses públicos e privados, estando indissociavelmente vinculadas à disciplina derivada do exercício do poder de polícia. Essa circunstância não descaracteriza a existência de serviços delegáveis à prestação por particulares, sob regime de concessão de serviço público.”

Essa mesma linha de interpretação é formulada também pela jurista Dra. Lucia Valle Figueiredo, que ao ser indagada se a inspeção veicular a que deve se submeter o veículo para controle das emissões de gases poluentes ou das condições de segurança caracteriza-se como exercício de *poder de polícia*, inclusive a expedição do conseqüente relatório do resultado dos testes, responde:

“(…) temos a dizer, e enfaticamente, que os serviços de inspeção veicular não se caracterizam como exercício do “*poder de polícia*”, porque trata-se de *atividade material* a preceder o *ato de licenciamento*, este sim, atividade jurídica de administração.

(..) não há impedimento constitucional para ser efetuada delegação dos *meros atos materiais* (...) a indivíduos ou empresas privadas, atos esses a precederem os *atos posteriores de licenciamento* (estes, atos jurídicos, atos administrativos), caso também não haja impedimento legal para tanto.

A forma de delegação deverá ser precedida de licitação e ser outorgada por contrato administrativo, em sentido amplo. Claro está que a tipologia do contrato administrativo deverá respeitar às peculiaridades do caso concreto.

Na hipótese examinada, não vemos qualquer problema em ser pactuado contrato de concessão de serviço público, por se tratar (a inspeção veicular) de ato a ser efetuado *uti singuli*, portanto, para cada indivíduo, e, assim, passível de ser remunerada por tarifa. E, se fosse exercida diretamente pela Administração, somente poderia ser remunerada por *taxa*.”

Perguntada, ainda, se a inspeção veicular, quer para controle das emissões de poluentes quer das questões de segurança, pode ser caracterizada como serviço delegável e executado por meio de contrato sob regime de concessão, responde a eminente jurista:

“A segunda questão está diretamente ligada à primeira. Não se caracterizando como poder de polícia, cabe verificar se pode ser encartada como serviço público.

(...) o conceito de serviço público alarga-se ou restringe-se em face de seu regime jurídico, proibindo-se, todavia, que a Administração Pública entre na esfera reservada à atividade econômica em respeito ao artigo 173 do texto constitucional.

Verificamos, outrossim, que, em face das circunstâncias especiais dos serviços de inspeção veicular (quer o de emissões de gases poluentes e ruído, quer o referente à segurança dos veículos), não poderiam ser atribuídos à iniciativa privada, sem interferência da administração, pois os princípios, a que deve respeito a Administração Pública, sobretudo o da *igualdade*, da *impressoalidade* e, inclusive, o princípio da *continuidade* do serviço público, por serem serviços aptos a condicionar a atividade de licenciamento, também devem ser respeitados por quem receber a delegação.”

A concessão de serviço público, para tais serviços, embora não seja ainda vista aqui, no Brasil, por seu regime jurídico, afigura-se-nos como instituto adequado.”

Temos, pois, que em face dessa exaustiva reflexão a respeito da esfera competente sobre a Inspeção Técnica Veicular, sua natureza e a forma jurídica possível de sua implementação, apresentada conforme o entendimento de três eminentes juristas, o Professor Titular da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, Dr. Eros Roberto Grau, a Professora

Titular de Direito Administrativo da PUC – São Paulo e Juíza aposentada do Tribunal Regional Federal, Dra. Lúcia Valle Figueiredo, e o Doutor em Direito, Professor Titular da UFPR, Dr. Marçal Justen Filho, consideramos resolvidas as dúvidas que porventura possam ter havido sobre essas matérias. O projeto de lei em exame, PL nº 5.979/01, não apresenta nenhum conflito em relação aos entendimentos aqui expostos.

No que tange aos pareceres das Comissões permanentes que analisaram o PL nº 5.979/01, temos a destacar a importância das emendas apresentadas na Comissão de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Minorias e na Comissão de Finanças e Tributação. Elas dão aos dispositivos a que se referem a orientação mais correta para garantir a sua mais adequada aplicação.

Nesse sentido fomos motivados a rever algumas propostas do projeto original. Então diagnosticamos a seguintes necessidades, como sendo necessárias ao aperfeiçoamento do projeto:

No art. 2º do projeto, incluir o inciso III do art. 66-A, proposto, para incluir no dispositivo a referência a questões ligadas às condições de segurança dos veículos.

No art. 3º incluir a expressão "NR" ao final do texto por questões de técnica legislativa.

No art. 4º, excluir a referência que o texto original a normas técnicas expedidas por instituições outras que não os órgãos governamentais que, de fato, têm competência para o trato dessas questões.

No art. 5º, dar uma forma que evitasse o fato de não se poder implementar as inspeções enquanto o CONTRAN não houver publicado os regulamentos cabíveis.

No art. 6º, procurar melhor adequar o texto aos objetivos do dispositivo.

No art. 9º, uma sugestão do Dep. Wellington Roberto, incluir a proibição de participação na licitação ao setor de seguros, por entendermos que ele não teria a isenção necessária para realizar a atividade da inspeção.

No art. 11, procurar melhor adequar o texto do projeto mencionando o regime contratual, estabelecendo condições para que a composição dos lotes seja mais equilibrada, facultando a mescla entre frotas de Estados diferentes, aprimorando a redação do dispositivo no texto original. Também, definir o mínimo de lotes a serem licitados para melhor abrangência do processo.

No art. 12, aperfeiçoar o texto da emenda da Comissão de

Finanças e Tributação, sem alterar a essência da proposta.

No inciso III, do art. 13, como sugestão dos Deputados Gerson Gabrielli e José Carlos Machados, tentar corrigir distorção que haveria na distribuição de recursos às três esferas de poder. É que, duas delas, a União e os Municípios, além dos repasses de parte das tarifas, são contempladas com outras formas de arrecadação direta (tributos incidentes sobre as atividades de inspeção). Além disso, na forma, procurar uniformizar a terminologia adotada no projeto e determinar, com mais precisão, a quem se destinarão os recursos canalizados para os Municípios, vinculando-os às questões ligadas ao trânsito.

No inciso II, do art. 14, as preocupações são idênticas às formuladas acima. Achamos importante determinar, com mais precisão, a quem se destinarão os recursos canalizados para os Municípios, vinculando-os às questões ligadas ao meio ambiente.

No art. 15, contemplar os Municípios com uma parte dos recursos correspondentes à outorga a ser paga pela contratação dos serviços de inspeção. Também melhorar a redação dando-lhe uma clareza antes inexistente.

No § 4º do art. 16, substituir a expressão de origem estrangeira (know-how) por sua equivalente em nosso idioma.

No art. 17, extrair do texto restrição temporal que poderia ser prejudicial ao Poder Público.

No art. 20, substituir expressão menos técnica por outra mais adequada, além de melhorar a técnica legislativa.

No art. 23, retificar a alusão a dispositivo legal, que poderia dar margem a interpretação equivocada.

Na alínea “b” do inciso IV do art. 25, melhorar a redação, para dar um melhor entendimento ao dispositivo.

No art. 28, ampliar as possibilidades de fiscalização pela introdução de mecanismo alternativo moderno, além de uniformizar a terminologia adotada ao longo do texto.

No art. 29, afirmar que as informações recolhidas no serviço de inspeção são de responsabilidade também do órgão público que as realize diretamente.

Finalmente, criar artigo para suprir lacuna do texto original, que não fixa prazo para os órgãos competentes expedirem os necessários regulamentos e instrumentos indispensáveis à boa execução das atividades de inspeção.

Tudo isso considerado, e tendo em vista oferecer indicativo à Casa sobre a matéria, opinamos pelo encaminhamento de Substitutivo ao PL nº 5.979/01, na forma que estamos apresentando anexa, e pela rejeição do PL nº 1.174/03.

Sala da Comissão, em de 2004.

Deputado JOSÉ MENTOR
Relator

2004.83

COMISSÃO ESPECIAL INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.979, DE 2001

Acrescenta o art. 66-A e altera a redação do “caput” do art. 104 na 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 acrescenta o art. 66-A e altera a redação do art 104, 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 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 66-A. 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.”

“III - sem atender às condições mínimas de segurança estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.”

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. (NR)”

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.

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 Até que o CONTRAN edite Resoluções regulamentando os ensaios relativos aos itens de segurança, tais ensaios poderão ser feitos de acordo com as normas técnicas NBR 14.040/98 e NBR 14.180/98, e no que tange aos ensaios relativos aos itens de controle de emissões de gases e de ruído, deverão ser observados os critérios estabelecidos nas Resoluções nºs 7/93, 251/99 e 252/99 do CONAMA, ou normas que as venham complementar ou substituir, sendo que, para a codificação dos itens de inspeção, deverá ser observada a norma técnica NBR 14.624/00.

Art. 6º A Inspeção Técnica Veicular na forma do disposto na Lei nº 8.723/93, com a redação introduzida pela Lei nº 10.203, de 22 de fevereiro de 2001, será prestada diretamente pelo Poder Público e/ou em regime contratual de concessão, sob fiscalização do órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos do que dispuser esta lei, a Lei nº 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 do Programa de Inspeção Técnica Veicular – 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 8.987/93.

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 nº 8.666/93, atendido o artigo 114, aplicando-lhe os dispositivos da Lei nº 8.987/93 e demais normas legais pertinentes.

Art. 9º Não poderão participar da licitação ou receber outorga de concessão empresas privadas que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, empresas de fabricação e comércio de veículos e autopeças e seguradoras.

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 para prestação do serviço sob o regime de concessão, 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 mínimo de 15 lotes e suas características, os quais poderão abranger, integral ou parcialmente, a frota de um ou de mais de um Estado, de forma a garantir homogeneidade aos lotes, considerada a frota de veículos e sua densidade.

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.

III – exigência de 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 veicular.

IV – exigência 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.

V – a tarifa dos serviços de Inspeção Técnica Veicular.

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.

Parágrafo Único. Dos valores arrecadados pelas concessionárias com base na tarifa da Inspeção Técnica Veicular, as parcelas com destinação reservadas por esta lei serão depositadas nas instituições financeiras estatais federais, que as destinarão em conformidade com o que dispuser esta lei.

Art. 13. Da arrecadação com a cobrança da parcela da tarifa relativa à 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:

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 – 12% (doze por cento) distribuídos entre o órgão máximo executivo de trânsito da União e os órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal e os órgãos dos Municípios responsáveis por questões ligadas ao trânsito, com jurisdição sobre a área da inspeção, na forma dos convênios firmados conforme previsão do art. 6º, parágrafo único, desta lei.

Parágrafo único. Dos 12% (doze por cento) previstos no inciso III, 2,5% (dois e meio por cento) serão destinados ao órgão máximo executivo de trânsito da União; 5,5% (cinco e meio por cento) aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal no qual está licenciado o veículo e 4% (quatro por cento) aos órgãos dos Municípios responsáveis por questões ligadas ao trânsito, no qual está registrado o veículo.

Art. 14. Da arrecadação com a cobrança da parcela da tarifa relativa à 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:

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

II) 12% (doze por cento) distribuídos entre os órgãos executivos de meio ambiente da União dos Estados e do Distrito Federal e dos Municípios responsáveis por questões ligadas ao meio ambiente com jurisdição sobre a área da inspeção, na forma dos convênios firmados nos termos do parágrafo único do art. 6º desta lei.

Parágrafo único. Dos 12% (doze por cento) previstos no inciso II, 2,5% (dois e meio por cento) serão destinados ao IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente, 5,5% (cinco e meio por cento) aos órgãos executivos de meio ambiente dos Estados e do Distrito Federal no qual está licenciado o veículo e 4% (quatro por cento) aos órgãos dos Municípios responsáveis por questões ligadas ao meio ambiente, no qual está registrado o veículo.

Art. 15. Pelo direito de prestação dos serviços, na forma do art. 15, inciso VII, e do §3º da Lei nº 8.987/95, além de atendido o disposto nos artigos 13 e 14 desta lei, as concessionárias destinarão, ao longo da concessão, parcela percentual de seu faturamento com a arrecadação de tarifas à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, cabendo 1/3 (um terço) ao órgão máximo executivo de trânsito da União, 1/3 (um terço) aos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal e 1/3 (um terço) aos Municípios, na proporção da frota registrada em cada um deles.

Art. 16. 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 anuência 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 sub-contratação 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 Técnica Veicular para outra empresa, devendo o detentor da tecnologia e experiência participar com pelo menos 15 % (quinze por cento) do capital votante da concessionária.

Art. 17. O prazo de concessão será de, no máximo, 20 (vinte) anos, podendo ser renovado por igual período, desde que a concessionária não haja incorrido em falta grave no desempenho do contrato em vigor.

Art. 18. 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. 19. 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. 20. Todas as máquinas, equipamentos e instrumentos utilizados nos serviços de inspeção serão verificados, periodicamente, pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, ou por entidade por ele credenciada, conforme regulamentado pelo CONTRAN.

Art. 21. 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 de 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. 22. As inspeções serão realizadas por profissionais regularmente habilitados, conforme definem as normas técnicas aplicáveis.

Art. 23. A inspeção prevista no art. 104 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. 24. Os defeitos dos veículos constatados na Inspeção Técnica Veicular serão classificados em:

I - muito graves (DMG);

II - graves (DG); e

III - leves (DL).

Art. 25. 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 e outras modalidades de veículos segundo o que dispuser o CONTRAN, 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 a inexistência ou mau funcionamento dos equipamentos obrigatórios, ou a existência de equipamentos proibidos, ou

c) quando reprovado na inspeção de controle de emissão de 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 ruído.

Parágrafo único. Os critérios de aplicação das normas do Programa Nacional de Inspeção Técnica Veicular, indicados nos incisos IV, V e VI deste artigo poderão ser revistos justificadamente pelo CONTRAN

Art. 26. 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 25 desta lei.

Art. 27. 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. 28. A aprovação na Inspeção Técnica Veicular será comprovada perante os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e demais órgãos de fiscalização, por meio de dispositivo visual ou

eletrônico e pelo Certificado de Inspeção de acordo com o modelo, forma e condições definidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

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. 29. As informações obtidas na Inspeção Técnica de Veicular são de responsabilidade das concessionárias do serviço público, ou do órgão público que as realize diretamente, 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. 30. Para efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos:

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, em 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. 31. Os serviços de inspeção veicular para controle de emissões de gases poluentes e ruído, 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 das condições de segurança veicular e de controle de emissões, no mesmo local, ainda que por concessionárias diferentes, mantidas as responsabilidades individuais de cada concessionária.

Art. 32. O CONTRAN e o órgão máximo executivo de trânsito da União têm o prazo de sessenta dias, a partir da publicação desta lei, para expedir as Resoluções, manuais e demais procedimentos referentes às inspeções dos itens de segurança, necessários à efetiva implementação das inspeções técnicas de que trata esta lei.

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

Sala da Comissão, em 02 de junho de 2004

Deputado JOSÉ MENTOR

Relator