



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.174, DE 2003

(Do Sr. Alberto Fraga)

Revoga o art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, extinguindo a inspeção veicular obrigatória, e dá outras providências; PARECERES DADOS AO PL 5979/2001 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 1174/2003, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD: tendo parecer: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação do de nº 5.979/01 (relator: DEP. JAIR MENEGUELLI); da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela rejeição deste (relator: DEP. JOSÉ BORBA); da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária deste, das Emendas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, e, no mérito, pela rejeição deste (relator: DEP. JOSÉ PIMENTEL); e tendo parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emendas e subemendas de redação (relator: DEP. JOSÉ MENTOR).

(*) Atualizado em 4/7/2023 para inclusão de apensados (4)

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 5979/2001 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 1174/2003 DO PL 5979/2001, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD),

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público - PL 5979/01:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias - PL 5979/01:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (7)
- Complementação de voto
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação - PL 5979/01:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator (1)
- Parecer da Comissão

V - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania - PL 5979/01:

- Emendas de redação oferecidas pelo relator (3)
- Subemendas de redação oferecidas pelo relator (2)

VI - Projetos apensados: 2133/15, 5301/16, 4143/21 e 2764/23

PROJETO DE LEI Nº....., DE 2003.

(Do Sr. Alberto Fraga)

Revoga o Artigo 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, extinguindo a inspeção veicular obrigatória, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta lei revoga o Artigo 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2º. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 104. (REVOGADO)”

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor em 1997, ou seja, há seis anos, e, até hoje, nenhum governante teve coragem de regulamentar o artigo 104, posto ser polêmico e de difícil operacionalização. Não bastassem as dificuldades técnicas para a implementação desse artigo, que prevê a inspeção veicular obrigatória, a exigência nele contida tornar-se-á, na realidade, em mais uma “mina” de dinheiro para empresas oportunistas, em detrimento dos proprietários de veículos, que já pagam impostos, trafegam em vias sem condições etc.

Em nome da segurança de todos, cria-se uma inspeção, que não deverá ser barata, o consumidor deverá enfrentar filas, será tratado de forma desrespeitosa e, ainda, talvez ser enganado, pois o risco de uma máfia tomar conta desses negócios será enorme, posto nada impede que as empresas vencedoras vinculem-se, clandestinamente, às prestadoras de serviços e revendedoras de auto-peças. Se o consumidor verificar-se lesado receberá a mesma resposta comum no caso de multa de trânsito: recorra à Justiça. Fato difícil de ocorrer, posto os custos serem altos demais.

A aludida fiscalização não deverá existir, pois, estatisticamente, vinte por cento dos veículos, por exemplo, não são sequer licenciados regularmente, como, então, fiscalizar-se tais empresas e os próprios veículos. É mais uma armadilha para o bolso do consumidor.

Assim, a solução é revogar tal artigo e continuar a fiscalização com base nas infrações de trânsito, que já são rigorosas e cujos recursos de eventuais multas reverterem para os cofres públicos e não para as contas de empresários inescrupulosos. Se aplicarmos o Código com rigor não teremos necessidade da inspeção veicular.

Por ser medida justa e necessária é que solicito aos colegas parlamentares a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 3 de junho de 2003.

DEPUTADO ALBERTO FRAGA
PMDB- DF

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

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 pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

.....
.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

Projeto de Lei nº 5979, de 2001

Acrescenta o art. 66-A e altera a redação do "caput" do art. 104 na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à inspeção Técnica Veicular - ITV.

Autor : Comissão de Transportes

Relator: Deputado Jair Meneguelli

I - RELATÓRIO

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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



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

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

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



II - VOTO DO RELATOR

Reitere-se, por oportuno, que a matéria versada no projeto ora sob exame vem sendo discutida no país há mais de uma década e que a sua importância avulta em documento publicado com o apoio de inúmeras entidades, como a Avitrans - Associação das Vítimas de Trânsito; Cepat - Centro de Psicologia Aplicada de Trânsito; Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo; CNT - Confederação Nacional do Transporte; INST- Instituto Nacional de Segurança no Trânsito; e ANGIS - Associação Nacional dos Organismos de Inspeção em Segurança Veicular, entre tantas outras, que salienta que a inspeção veicular obrigatória deverá poupar por ano, no país, 4.000 vidas e evitar ferimentos e mutilações em outras 48.000 pessoas.

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

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

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

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



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



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

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

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

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



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

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

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



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

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

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

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

Há, ainda, que se reiterar, mais uma vez, que sem a inspeção veicular não será possível a viabilização de propostas como as de renovação e reciclagem de veículos automotores,



também em tramitação nesta Casa, que objetivam estimular a substituição de veículos em precárias condições de uso, por outros mais seguros, econômicos e menos poluentes, com inegáveis benefícios para a sociedade e para a cadeia automobilística, reconhecidamente uma das maiores geradoras de emprego, renda, tecnologia, receita cambial e impostos.

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

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

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

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



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

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

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

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

Sala das Comissões, em de de 2.002

Deputado **Jair Meneguelli**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

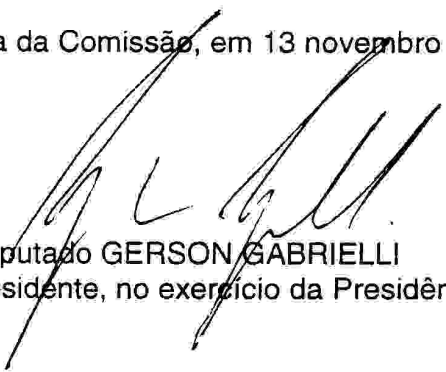
PROJETO DE LEI Nº 5.979, DE 2001

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.979/01, nos termos do parecer do relator, Deputado Jair Meneguelli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Gerson Gabrielli, Jair Meneguelli e José Múcio Monteiro, Vice-presidentes; Antônio Carlos Konder Reis, Avenzoar Arruda, Jovair Arantes, Luciano Castro, Luiz Antonio Fleury, Medeiros, Paulo Paim, Professor Luizinho, João Tota, Vanessa Grazziotin e Vivaldo Barbosa, titulares; Arnaldo Faria de Sá, Coriolano Sales, Edinho Bez, José Carlos Elias e Eurípedes Miranda, suplentes.

Sala da Comissão, em 13 novembro de 2002.


Deputado GERSON GABRIELLI
Vice-Presidente, no exercício da Presidência

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 e pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.174/2003 a ele anexado.

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

Acréscima 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

Acréscima 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.

EMENDA Nº 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

Acréscima 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

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

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

A presente complementação de voto se justifica para incorporar as sugestões recolhidas na audiência pública realizada ontem no plenário desta Comissão, o que conduziu à elaboração de duas novas emendas, quais sejam, as EMENDAS nº 08 e 09.

A nosso ver, com elas, e com as novas redações das EMENDAS de nº 01, 02 e 04, enriquece-se o Projeto, em matérias pertinentes a esta Comissão.

Permanecem sem alterações em relação ao texto publicado as EMENDAS nº 03, 05, 06 e 07.

Finalmente, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.174/2003, anexado ao presente Projeto.

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 8723/93, 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 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 08

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;”

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

Acréscima 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

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

“**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 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.”

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 04

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.”

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 09

O 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:

Sala da Comissão, em de 2003

Deputado JOSÉ BORBA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.979/2001, com emendas, e pela rejeição do PL 1174/2003, apensado, nos termos do Parecer e da Complementação de Voto do Relator, Deputado José Borba. O Deputado Sarney Filho apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Givaldo Carimbão - Presidente, Nelson Bornier, Julio Lopes e Luiz Alberto - Vice-Presidentes, Alex Canziani, Ann Pontes, Casara, Celso Russomanno, César Medeiros, Davi Alcolumbre, Fernando Gabeira, Janete Capiberibe, João Alfredo, José Borba, Júnior Betão, Luiz Bittencourt, Miguel Arraes, Paes Landim, Pastor Reinaldo, Ricarte de Freitas, Sandro Matos, Sarney Filho, Almir Moura, Ivan Valente e Marcelo Guimarães Filho.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2003.

Deputado GIVALDO CARIMBÃO
Presidente

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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV.

Autor: Comissão de Viação e Transportes

Relator: Deputado José Borba

MANIFESTAÇÃO DE VOTO DO DEPUTADO SARNEY FILHO

O Projeto de Lei nº 5.979, de 2001, originário da **Comissão de Viação e Transportes**, propõe estabelecer normas gerais para a execução da Inspeção Técnica Veicular - ITV, instituída pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

A ITV objetiva avaliar a segurança do veículo automotor e seus índices de emissão de poluentes do ar e de ruídos, verificando se este oferece as condições mínimas para ser licenciado para tráfego.

O projeto em análise é, portanto, de alta relevância para o interesse do consumidor, que irá pagar pelos serviços de inspeção de seu veículo e será submetido a mais um processo burocrático para o licenciamento deste, e para o meio ambiente, já que as emissões de gases e materiais particulados por veículos automotores responde por uma parcela considerável da poluição do ar, inclusive para a formação do efeito estufa.

Por esta razão, embora concordando com a essência do parecer do nobre Relator, Deputado José Borba, solicitamos vista ao projeto, pois nele vemos alguns aspectos que podem ser aperfeiçoados, como a seguir especificamos.

1 - Sugerimos que o inciso I do art. 66-A inclua também a verificação dos limites de emissão de ruídos. A redação do art. 2º do projeto deve ser alterada para:

“Art. 2º

“Art. 66-A. Nenhum veículo poderá transitar:

“I – sem atender aos limites de emissão de poluentes e **de ruídos** estabelecidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, **em atos específicos sobre a implementação do PROCONVE - Programa Nacional de Controle da Poluição por Veículos Automotores e sobre o controle de ruídos;**”

.....

2 – Com o objetivo de incentivar a atualização e aperfeiçoamento tecnológico das empresas concessionárias dos serviços de inspeção veicular, sugerimos que seja concedido a elas um prazo máximo para obtenção de certificações de qualidade dos processos empregados (série ISO 9000) e de qualidade ambiental de procedimentos (série ISO 14000). Para isto, sugerimos acrescentar ao art. 8º do projeto o seguinte parágrafo único:

“Art. 8º

“Parágrafo único. As empresas concessionárias dos serviços de inspeção veicular terão o prazo máximo de três anos para apresentação de certificados de qualidade de processos e de conformidade ambiental de seus procedimentos, nos termos da série de normas ISO 9000 e ISO 14000.”

3 – O sistema criado em torno da inspeção veicular deverá gerar dados que possam ser úteis à sociedade em ações de planejamento territorial e urbano, de políticas de transporte e industriais. Para que isto ocorra, deve-se prever a obrigatoriedade de que os concessionários dos serviços gerem relatórios periódicos que reflitam a situação média dos veículos inspecionados. Sugerimos, com este fim, que seja acrescido ao art. 11 o seguinte inciso III, renumerando-se os incisos subsequentes.

“Art. 11.

.....

“III – a obrigatoriedade de apresentação, pelo concessionário, de relatório mensal das inspeções realizadas, contendo, pelo menos:

a) número de veículos inspecionados, com discriminação de marcas, modelos e anos de fabricação;

b) número de veículos reprovados nos testes de segurança e de emissão de poluentes e ruídos, com discriminação das causas das reprovações, marcas, modelos e anos de fabricação.”

.....”

4 – É necessária uma melhor definição da aplicação dos valores arrecadados no processo de concessão dos serviços de inspeção veicular. Ressalte-se que, de acordo com o art. 15 do projeto, essas concessões serão onerosas. Sugerimos que parte do valor resultante das concessões seja destinado aos Municípios que se disporem a assumir a fiscalização e auditoria desses serviços, conforme o art. 6º. Parte da parcela destinada à União deverá ser empregada no apoio de estudos e projetos destinados a controlar e reduzir a poluição do ar. Para tal, sugerimos alterar a redação do *caput* e acrescentar os seguintes parágrafos ao art. 15 do projeto:

“Art. 15. Pelo direito de prestação dos serviços, na forma do inciso VII e do § 3º do art. 15 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, as concessionárias destinarão, ao longo do prazo de concessão, uma parcela de seu faturamento com a arrecadação de tarifas à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios que assumirem a fiscalização e a auditoria da execução das Inspeções Técnicas de Veículos – ITV, nos termos do art. 6º”

“§ 1º Da parcela a que se refere o *caput*:

“I – um terço será destinado à União;”

“II – dois terços serão destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios em que estiverem registrados os veículos inspecionados.”

“§ 2º Da parcela destinada à União, pelo menos vinte por cento serão destinados ao financiamento de estudos e projetos relacionados com o controle e a redução da poluição do ar.”

“§ 3º Será destinada ao Município que assumir a fiscalização e a auditoria da execução das Inspeções Técnicas de Veículos – ITV, nos termos do art. 6º, parte da parcela do respectivo Estado, proporcional ao número de veículos nele registrados.”

5 – Os conteúdos do *caput* e do § 1º do art. 16 são contraditórios. Para maior clareza, sugerimos que **seja suprimido o § 1º do art. 16**, renumerando-se os parágrafos seguintes.

6 – É necessário afastar a possibilidade de que as inspeções relacionadas com a segurança dos veículos sejam realizadas separadamente das destinadas a avaliar a emissão de poluentes e ruídos. A separação das inspeções trará sérios transtornos aos proprietários dos veículos, aumentando enormemente a burocracia e os custos do licenciamento. Para evitar que isto aconteça, sugerimos acrescentar um § 1º ao art. 4º do projeto, renumerando-se o parágrafo único para § 2º

“Art. 4º

“§ 1º Para cada veículo, as inspeções destinadas a atestar as condições dos itens de segurança e aquelas destinadas ao controle de emissão de gases poluentes e de ruídos serão realizadas sempre no mesmo local e data e em horários subsequentes.

§ 2º”

7 – O art. 22 reserva a realização das inspeções a profissionais regularmente habilitados. Poderá com isto ser compreendido que só poderão trabalhar como inspetores veiculares profissionais registrados em conselhos como os CREAs, eliminando possibilidades de se empregar, por exemplo, estudantes de engenharia especialmente treinados, como vem ocorrendo com sucesso no Rio de Janeiro. Para tanto, sugerimos a introdução de um parágrafo único ao art. 22, com a seguinte redação:

“Art. 22.”

“Parágrafo único. Incluem-se entre os profissionais regularmente habilitados, para os efeitos do estabelecido no *caput*, estudantes de cursos superiores nas áreas de tecnologia, com certificados de treinamento específico para a realização de inspeções veiculares, ministrado por instituição de ensino técnico ou superior reconhecida pelo Ministério da Educação.”

8 – No art. 30, que trata das definições, não foi incluída a inspeção das emissões de gases e de ruído. Como esse artigo trata das definições, deveria ele ser colocado logo no início do texto, mais apropriadamente antes do art. 4º, onde começam de fato a ser estabelecidas as normas gerais para a ITV. Sugerimos, para aperfeiçoamento do art. 30:

a) **renumerar o art. 30 para art. 4º, renumerando-se os artigos subsequentes;**

a) incluir no art. 4º (com o texto do 30) do projeto o seguinte inciso IV:

“Art. 4º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos:”

.....

“IV – controle de emissão de gases poluentes e ruído: verificação das emissões de gases e partículas inaláveis e de ruído pelo veículo, comparando-as com os limites estabelecidos pelo CONAMA.”

Isto posto, manifestamos nosso voto pela aprovação do parecer do Relator do Projeto de Lei nº 5.979, de 2001, nele incluindo as sugestões que apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado **Sarney Filho**



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

Projeto de Lei nº 5979, de 2001

Acrescenta o art. 66-A e altera a redação do "caput" do art. 104 na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, e estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV.

Autor : Comissão de Viação e Transportes
Relator: Deputado José Pimentel

I – RELATÓRIO

Estudo desenvolvido no âmbito de uma subcomissão da Comissão de Viação e Transportes desta Casa, por ela posteriormente encampado, unanimemente, se materializou no presente projeto de lei que estabelece normas referentes à Inspeção Técnica Veicular – ITV, prevista no Código Brasileiro de Trânsito, que pretende seja realizada de modo uniforme em todo o território nacional, através de um procedimento único, tanto em relação aos itens de segurança como do 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.”

Submetido posteriormente ao exame da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM), ali o relator, Deputado José Borba, acolheu algumas sugestões apresentadas por integrantes daquele órgão técnico e também outras recolhidas nas inúmeras audiências públicas realizadas para debate da matéria ao longo de sua tramitação. Naquela oportunidade, destacou-se, entre outras coisas, o seguinte:

“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, mais adiante, complementa: “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)”

II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, apreciar a proposição quanto à adequação orçamentária e financeira.

Quanto ao primeiro ponto, o Projeto de Lei nº 5979, de 2001, prevê a realização do serviço público de inspeção técnica veicular em todo o território nacional, o que certamente implica em gastos aos prestadores do serviço. Entretanto, o serviço, de acordo com o projeto, seria realizado por empresas privadas mediante contrato de concessão, com fiscalização do Estado. A remuneração dos serviços, por sua vez, se daria pela cobrança de tarifa. Ademais, parte da arrecadação seria destinada às três esferas de governo, bem como a órgãos ligados à segurança de trânsito e ao meio ambiente. É plausível, portanto, esperar que os efeitos diretos positivos do projeto sobre as receitas públicas sejam superiores aos efeitos sobre as despesas. Este quadro em nada é alterado pelas emendas aprovadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.



A respeito do mérito, o Projeto poderá resultar em vários efeitos positivos para a sociedade. Entre estes: a) redução dos riscos de acidentes; b) redução dos gastos da saúde com os acidentados; c) melhoria do trânsito nas cidades; d) redução de 31% da emissão de gases nocivos; e) redução de 11% no consumo de combustível; f) maior disponibilidade de informações sobre as condições da frota; g) apoio na implantação de programas de renovação da frota, com o conseqüente impacto sobre o emprego

De forma geral, segundo estudos, pode-se afirmar ainda que: os reflexos imediatos da implantação da inspeção técnica veicular no país propiciariam anualmente um estímulo da ordem de 1,2% do PIB, em face dos seus impactos diretos e indiretos; haveria, também, aumento significativo na arrecadação e considerável redução nos atuais níveis de importação de petróleo, contribuindo, assim, para o melhor desempenho da balança comercial do País.

Destacam-se ainda alguns cuidados tomados no Projeto, especialmente quanto às especificações sobre a licitação e a concessão, como a restrição da participação de empresas inidôneas ou que tenham vinculação com o setor automotivo, ambas sem a devida isenção para a emissão de certificados.

Vale notar ainda a propriedade do destino de parte da arrecadação, pelas concessionárias, com a cobrança de tarifas na inspeção de segurança ali prevista, para serem aplicados em benefício do sistema:

I – 2,5% (dois e meio por cento) ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

II – 2,5% (dois e meio por cento) ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT;

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

O mesmo se pode dizer do destino da arrecadação com a cobrança pelo serviço de inspeção dos itens de controle de emissão de gases poluentes e ruído:

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

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



Em caso de sub-delegação ao Município este faria jus a um percentual de 50% (cinquenta por cento) da parcela destinada ao respectivo Estado, incidindo sobre o valor correspondente à frota licenciada neste município.

Além dos destinos descritos acima, as concessionárias de tais serviços destinariam parcela do seu faturamento na proporção de 2/3 (dois terços) aos Estados e ao Distrito Federal e 1/3 (um terço) para a União, sem prejuízo das demais obrigações contratuais.

Por fim, emenda deste relator acrescenta dispositivo que direciona os recursos, oriundos da tarifa cobrada pelo serviço de Inspeção Técnica Veicular, para depósito nas instituições financeiras estatais federais, cuja destinação adstringe-se ao disposto neste Projeto de Lei.

Ante o exposto, somos pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº. 5979, de 2001, do Projeto de Lei nº. 1174, de 2003, apensado, e das emendas aprovadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº. 5979, de 2001, com as emendas nºs. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, e 9 aprovadas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, bem como a emenda nº 1, ora apresentada e pela rejeição do Projeto de Lei nº. 1174, de 2003.

Sala da Comissão, em de outubro de 2003.

Deputado JOSÉ PIMENTEL
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 5.979/01, do PL nº 1.174/03, apensado, e das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e, no mérito, pela aprovação do Projeto, com as emendas da CDCMAM, com emenda, e pela rejeição do PL nº 1.174/03, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado José Pimentel, contra o voto do Deputado Coriolano Sales.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Resende, Presidente; Fábio Souto, Paulo Bernardo e Enivaldo Ribeiro, Vice-Presidentes; Antonio Cambraia, Antonio Carlos Mendes Thame, Carlito Merss, Carlos Willian, Coriolano Sales, Félix Mendonça, Gonzaga Mota, Itamar Serpa, João Correia, João Leão, José Militão, José Pimentel, Luiz Carlos Haully, Luiz Carreira, Max Rosenmann, Mussa Demes, Pauderney Avelino, Paulo Afonso, Pedro Novais, Professor Irapuan Teixeira, Roberto Brant, Vignatti, Wasny de Roure, Yeda Crusius, Carlos Eduardo Cadoca, José Carlos Elias, José Mentor e Kátia Abreu.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2003.

Deputado ELISEU RESENDE
Presidente

**PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO PELO RELATOR DESIGNADO DA
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA - PL 5979/01**

**SUBEMENDA À EMENDA Nº 9 DA COMISSÃO DE DEFESA DO
CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS
AO PROJETO DE LEI Nº 5.979, DE 2001**

Acréscenta 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.

SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº

Substitua-se na Emenda nº 9 da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias ao Projeto de Lei nº 5.979, de 2001, a expressão "O art. 14 passa a vigorar com a seguinte redação:" pela expressão "Dê-se ao **caput** do art. 14 a seguinte redação:".

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado JOSÉ MENTOR
Relator

SUBEMENDA À EMENDA Nº 1 DA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO 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.

SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº

A Emenda nº 1 da Comissão de Finanças e Tributação ao Projeto de Lei nº 5.979, de 2001, passa a ter a seguinte redação:

“Acrescente-se ao art. 12 do Projeto de Lei nº 5.979, de 2001, o seguinte parágrafo único:

“Art. 12.....

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

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado JOSÉ MENTOR
Relator

PROJETO DE LEI N.º 2.133, DE 2015

(Do Sr. Mário Negromonte Jr.)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a periodicidade da inspeção veicular para determinadas categorias de veículos e dá outras providências.

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 5979/2001 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 5979/2001 O PL 2133/2015 E O PL 5301/2016, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 1174/2003.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015

(Do Sr. Mário Negromonte Júnior)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a periodicidade da inspeção veicular para determinadas categorias de veículos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a periodicidade da inspeção veicular de veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, de veículos destinados à condução coletiva de escolares e de veículos destinados ao transporte remunerado em motocicletas e motonetas de pessoas – mototáxi – e mercadorias – motofrete.

Art. 2º O artigo 107 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 107.

Parágrafo único. A verificação dos requisitos de que trata o caput dar-se-á por meio de inspeção anual.”(NR)

Art. 3º O artigo 136 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 136.

.....

II – inspeção anual para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;” (NR)

Art. 4º O Capítulo XIII-A da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“CAPÍTULO XIII-A

DA CONDUÇÃO DE MOTOTÁXI E MOTOFRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de pessoas – mototáxi – e mercadorias – motofrete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I.
.....

IV – inspeção anual para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Em face da competência expressa no art. 30, V, da CF/88, para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço de transporte coletivo, vários Municípios editaram normas acerca da inspeção veicular para veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, de veículos destinados à condução coletiva de escolares e de veículos destinados ao transporte remunerado em motocicletas e motonetas de pessoas – mototáxi – e mercadorias – motofrete.

Em Fortaleza, por exemplo, a vistoria é regulamentada pelos artigos 10 e 11 da Lei nº 7.163, de 30 de junho de 1992, que aprova o regulamento do serviço de transporte coletivo. A vistoria veicular é realizada periodicamente em todos os veículos da frota de vans, ônibus, táxis e mototáxis cadastrados na capital cearense, seguindo as normas e especificidades de cada categoria de transporte municipal. Para os ônibus a

vistoria é realizada trimestralmente (para carros com mais de cinco anos de vida) e semestralmente (para carros com menos de cinco anos). A mesma regra vale para as vans, enquanto os táxis passam por vistoria anual.

No Município de São Paulo, a Lei nº 13.241/01 e o Decreto nº 43.582/03 definiram como a Secretaria Municipal de Transportes – SMT – deve organizar, implementar, operacionalizar e fiscalizar os serviços de transporte público em suas várias modalidades. A SMT definiu que a verificação das condições de manutenção e conservação da frota de ônibus, tanto estruturais como locais, explorados no regime de concessão ou permissão, será semestral. Os veículos que prestam o serviço de transporte mediante autorização, como táxis, ônibus escolares e afretamentos, serão vistoriados anualmente.

Em Campinas, a Empresa de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC –, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes e que responde pelo gerenciamento do transporte coletivo e de outras modalidades de interesse público, como táxi, escolar e fretamento, realiza inspeções semestrais nos veículos que prestam o serviço de transporte sob regime de concessão e permissão, além dos táxis e veículos escolares. Para o transporte fretado, o Decreto nº 11.480, de 06 de abril de 1994, estabeleceu a seguinte periodicidade para a inspeção veicular:

- a) anualmente para veículos com até 5 (cinco) anos;
- b) semestralmente para veículos entre 5 (cinco) e 10 (dez) anos de fabricação;
- c) quadrimestralmente para veículos entre 10 (dez) e 15 (quinze) anos de fabricação;
- d) trimestralmente para veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação.

Diversos outros Municípios possuem regras para inspeção veicular, em leis, decretos, ou mesmo nos contratos de concessão de serviços de transportes, como Belo Horizonte, Curitiba, Pelotas, Ananindeua, Cuiabá, entre outros.

Na maioria dos Municípios, a inspeção dos veículos que prestam serviços de transporte mediante autorização, veículos de autoescolas, além de motocicletas e motonetas utilizadas como mototáxi ou motofrete,

ocorre anualmente. No entanto, outros tantos possuem regras diversas, impondo aos profissionais de transporte a realização de inspeções semestrais, quadrimestrais e mesmo trimestrais.

Os inconvenientes são intuitivos. Agendamentos, filas, deslocamentos a postos de fiscalização, além do pagamento de múltiplas taxas relativas ao exercício do poder de polícia por parte dos Municípios estão entre os principais. Pequenos empresários e autônomos têm que superar, além dos custos de manutenção e operação, da falta de segurança, das péssimas condições das vias, das dificuldades para honrar compromissos financeiros, a estéril burocracia estatal, que os obriga a realizar duas, três, até quatro vistorias veiculares a cada ano.

Esta servidão não parece ser razoável e é difícil sustentar que as múltiplas vistorias concorram para o aumento da segurança. A realização de uma efetiva vistoria anual parece-nos suficiente para atingir os objetivos colimados. Assim, o projeto de lei ora proposto padroniza a periodicidade das inspeções, adotando como métrica a vistoria anual.

O projeto de lei também tenta corrigir um equívoco ocorrido na tramitação do PL nº 6.302/2002, que resultou na aprovação da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que foi a retirada de exigências de segurança para o serviço de mototáxi, mantendo-as apenas para o motofrete, o que não nos parece adequado.

Com a aprovação deste projeto, estaremos beneficiando milhares de prestadores de serviço de táxi, de transporte escolar, mototáxi, e motofrete, que hoje enfrentam a burocracia desmedida e sofrem para arcar com as despesas das várias inspeções veiculares anuais, além de melhorar as condições de segurança para a prestação do serviço.

Por essas razões, trago à consideração dos ilustres Pares o presente projeto de lei, na expectativa de sua aprovação.

Sala das Sessões, em 30 de junho de 2015.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE JÚNIOR

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**
.....

**CAPÍTULO IV
DOS MUNICÍPIOS**
.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)
- VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

.....
.....

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

CAPÍTULO XIII DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I - registro como veículo de passageiros;
- II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
- VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

CAPÍTULO XIII-A DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE *(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009)*

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I - registro como veículo da categoria de aluguel;
- II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;
- IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009\)](#)

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.009, de 29/7/2009\)](#)

.....

.....

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

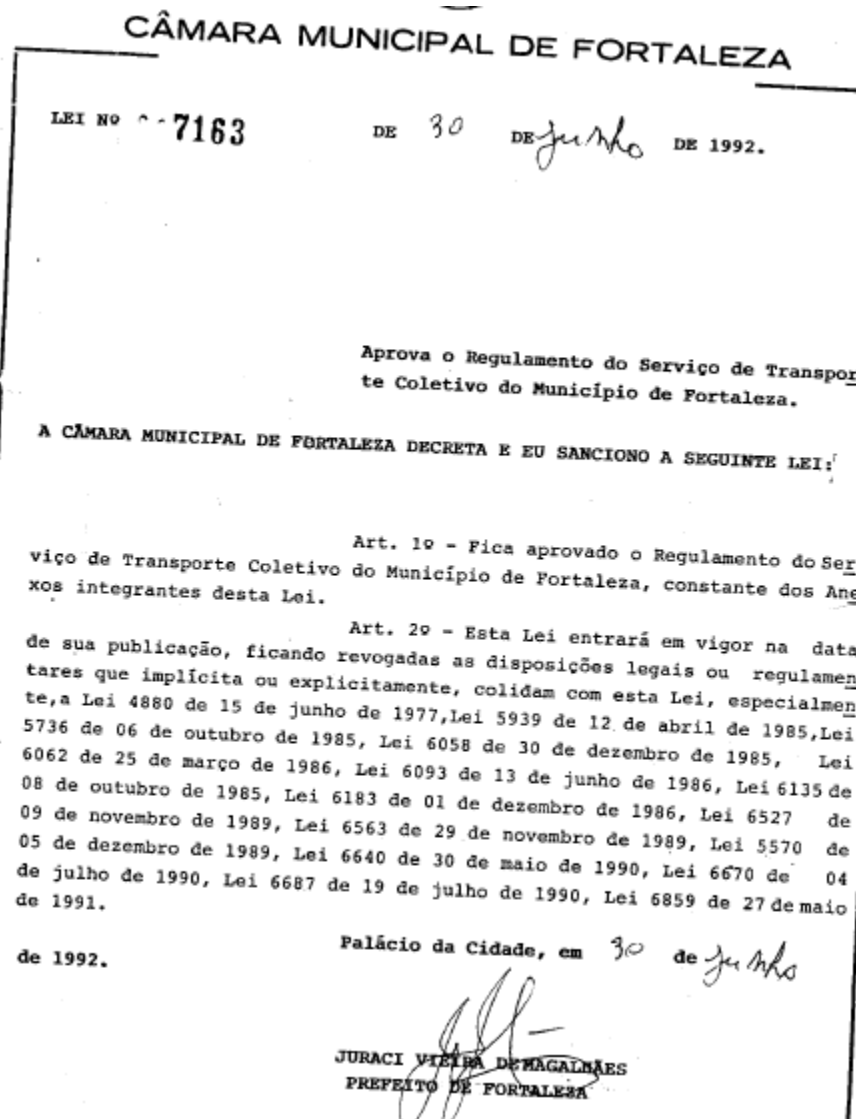
O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

.....



*Revogada parcialmente pela Lei nº 9217, de 26 de abril de 2007

*Alterada pela Lei nº 8307, de 07 de outubro de 1999

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

.....
.....

DECRETO Nº 43.582, DE 5 DE AGOSTO DE 2003

Institui o Programa de Inspeção de Segurança Veicular, destinado à realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que compete ao Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, organizar, implementar, operacionalizar e fiscalizar os serviços de transporte público em suas várias modalidades;

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que institui o novo sistema de transporte urbano no âmbito municipal;

CONSIDERANDO a necessidade de implementação de sistema de inspeção veicular eficaz, voltada a garantir maior segurança aos veículos autorizados, objetivando conforto e agilidade nos serviços de transporte prestados à população,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituído o Programa de Inspeção de Segurança Veicular destinado à

realização de vistoria obrigatória nos veículos autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes a operar no Sistema de Transporte Urbano de Passageiros, coletivo, individual e de fretamento, em todas as suas modalidades, bem como nos veículos de carga a frete e moto-frete.

§ 1º. As inspeções técnicas avaliarão as condições gerais da frota autorizada, garantindo perfeita identificação dos veículos, manutenção da segurança e atendimento às exigências do Código de Trânsito Brasileiro, bem como às normas regulamentares expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Poderão ser incluídos no Programa ora instituído, a critério da autoridade competente, os veículos de uso do serviço público municipal.

§ 3º. Somente estarão autorizados a prestar os serviços de transporte referidos neste decreto, os veículos aprovados em vistoria e inspeção técnica veicular.

§ 4º. Os veículos reprovados ou que não efetuarem a inspeção devida não poderão operar os serviços a que estão vinculados, sob pena de apreensão, observadas as demais sanções previstas em regulamentos próprios expedidos pela autoridade competente.

Art. 2º. A vistoria e a inspeção técnica veicular serão realizadas por pessoas jurídicas devidamente credenciadas pelo IMETRO como Organismos de Inspeção Credenciados - OIC e pela Secretaria Municipal de Transportes para tal fim.

.....

.....

DECRETO 11480 DE 06 DE ABRIL 1994

Regulamenta a Lei nº 4.959 de 06 de dezembro de 1979, disciplinando a execução dos serviços de transporte fretado.

O prefeito municipal de Campinas, usando de suas atribuições legais,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica aprovado o regulamento da lei nº 4.959 de 06 de dezembro de 1979, que tange a execução dos serviços de transporte fretado.

Artigo 2º - O regulamento de que trata o artigo anterior é o constante do anexo, que fica fazendo parte integrante deste decreto.

Artigo 3º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial os decretos nº 6. 170 de 22. 00.00, 7.077 de 04. 05. 02, 7. 140 de 12. 05. 02, 7.154 de 13.05. 02 e 7. 376 de 29. 09. 02.

Campinas, 06 de abril de 1994

JOSÉ ROBERTO MAGALHÃES TEIXEIRA
Prefeito Municipal

ROBERTO TELLES SAMPAIO
Secretário dos Negócios Jurídicos

JURANDIR FERNANDO RIBEIRO FERNANDES

Secretário de transporte

REGULAMENTO DE TRANSPORTE FRETADO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
FRETADO

Artigo 1º - Considera-se como fretado o serviço de transporte de utilidade pública, de característica urbana, contratado entre particulares, realizado por ônibus, rodoviário, de uma única porta, sem cobrança de tarifa no ato de sua utilização, dentro do município.

.....

.....

*Alterada pelo(a) DEC 17957/2013.

*Alterada pelo(a) DEC 11594/1994.

PROJETO DE LEI N.º 5.301, DE 2016
(Do Sr. Bacelar)

Alterar os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que tratam da vistoria de identificação veicular, da inspeção de segurança veicular, da inspeção veicular ambiental e da inspeção técnica veicular.

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 5979/2001 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 5979/2001 O PL 2133/2015 E O PL 5301/2016, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 1174/2003.

PROJETO DE LEI Nº , 2016
(Do Sr. Bacelar)

Alterar os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que tratam da vistoria de identificação veicular, da inspeção de segurança veicular, da inspeção veicular ambiental e da inspeção técnica veicular.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta lei altera os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, que tratam da vistoria de identificação veicular, da inspeção de segurança veicular, da inspeção veicular ambiental e da inspeção técnica veicular.

Art. 2º - O inciso III do artigo 22 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, o inciso III-A, III-B e os §§1º, 2º e 3º ao mesmo artigo:

“Art. 22 (...)

(...)

III - Registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

III-A – Realizar a vistoria de identificação veicular diretamente ou por pessoa de direito público ou privado por ele previamente habilitada, por ocasião da transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo, por ocasião da regularização de informações assentadas no registro do veículo, por ocasião da regularização das numerações identificadoras de chassi e de motor, e por ocasião do licenciamento do veículo com mais de três anos de fabricação.

III-B – Realizar a inspeção veicular ambiental, diretamente ou por pessoa de direito público ou privado por ele previamente habilitada. ”

§1º - A verificação da identificação, dos equipamentos obrigatórios e proibidos, da sinalização, da iluminação, dos pneus e rodas e dos sistemas e componentes complementares dos veículos, quando da realização da vistoria de identificação veicular, deverão ser realizados conforme as normas técnicas NBR 14040 e 14180 da ABNT em suas partes 2, 3, 4, 5, 9 e 10, observadas, ainda, as demais determinações do CONTRAN e do DENATRAN.

§2º - A verificação das emissões de gases poluentes e de ruídos poderá ser realizada concomitantemente à realização da vistoria de identificação veicular, a critério dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, obedecendo os critérios técnicos estabelecidos na Resolução nº 418/2009 do CONAMA e na Instrução Normativa nº 06/2010 do IBAMA.

§3º Ficará dispensado da realização da vistoria de identificação veicular por ocasião do licenciamento aquele veículo que tiver sido aprovado em inspeção de segurança veicular no ano do exercício do licenciamento.

Art. 3º - O artigo 104 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, os §§ 6º e 7º e o artigo 104-A:

“Art. 104 - Os veículos com mais de dois anos de fabricação destinados ao transporte remunerado coletivo ou individual de passageiros, os veículos destinados ao transporte de cargas, os veículos destinados ao transporte de produtos perigosos, os veículos destinados à condução de escolares, os veículos de aluguel e os veículos que se utilizem do gás natural veicular como combustível terão suas condições de identificação e de segurança avaliadas em inspeção de segurança veicular realizada em estação de inspeção de segurança veicular, que será exigido anualmente para seu licenciamento, mediante apresentação de certificado de segurança veicular expedido por organismo de inspeção de segurança veicular acreditado pelo INMETRO e instituição técnica licenciada pelo DENATRAN, na forma estabelecida pelo CONTRAN.”

§6º - A inspeção de segurança veicular deverá ser realizada conforme as normas técnicas NBR 14040 e 14180 da ABNT, em especial no que se refere a freios, direção, eixos e suspensão, observadas, ainda, as demais determinações do CONTRAN.

§7º Ficará dispensado da realização da inspeção de segurança veicular nos termos do caput deste artigo aquele veículo que tiver sido aprovado em inspeção de segurança veicular realizada nos termos do artigo

nº 106 desta Lei no ano do exercício do licenciamento.

“ Art. 104-A - Os veículos em circulação terão suas condições de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção veicular ambiental, que será obrigatória anualmente, na forma estabelecida pelo CONAMA.
“

Art. 4º - O artigo 106 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando incluído, ainda, os §1º, §2º e §3º:

“Art. 106 - No caso de veículos fabricados artesanalmente, de veículos inacabados, de veículos sinistrados e recuperados classificados como média monta, de veículos arrematados em leilão público ou privado, de veículos resgatados de enchentes, de veículos recuperados de roubo ou furto, de veículos reintegrados por ordem judicial, de veículos sinistrados sem classificação de monta, de veículos blindados exceto os de uso militar, de veículos modificados ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, a realização de inspeção de segurança veicular em estação de inspeção de segurança veicular, mediante apresentação de certificado de segurança veicular expedido por organismo de inspeção de segurança veicular acreditado pelo INMETRO e instituição técnica licenciada pelo DENATRAN, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

§1º - A inspeção de segurança veicular deverá ser realizada conforme as normas técnicas NBR 14040 e 14180 da ABNT, em especial no que se refere a

freios, direção, eixos e suspensão, observadas, ainda, as demais determinações do CONTRAN.

§2º – Compete aos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal autorizar e exigir a realização da inspeção de segurança veicular em situações específicas, com vistas à manutenção da segurança viária.

§3º Independente de autorização, qualquer proprietário de veículo poderá realizar a inspeção de segurança veicular e, se aprovado, ter expedido o certificado de segurança veicular. “

Art. 5º - O §3º do artigo 130 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 130 (...)

(...)

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação na vistoria de identificação veicular, inspeção de segurança veicular e inspeção veicular ambiental, quando aplicável, conforme disposto no inciso III-A e III-B do art. 22, no art. 104, no artigo 104-A e no art. 106. “

JUSTIFICATIVA

Uma das maiores preocupações dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, além da comunidade científica, é

encontrar soluções que possam reduzir o número de fatalidades e de feridos vitimados por acidentes de trânsito.

Entre os anos de 2003 e 2013, dados do Ministério da Saúde demonstram que nada menos que 427.057 pessoas vieram a óbito por consequência de acidentes de trânsito. Além destes, outros 1,7 milhão de pessoas foram considerados feridos graves, com cuidados médicos custeados pelo SUS.



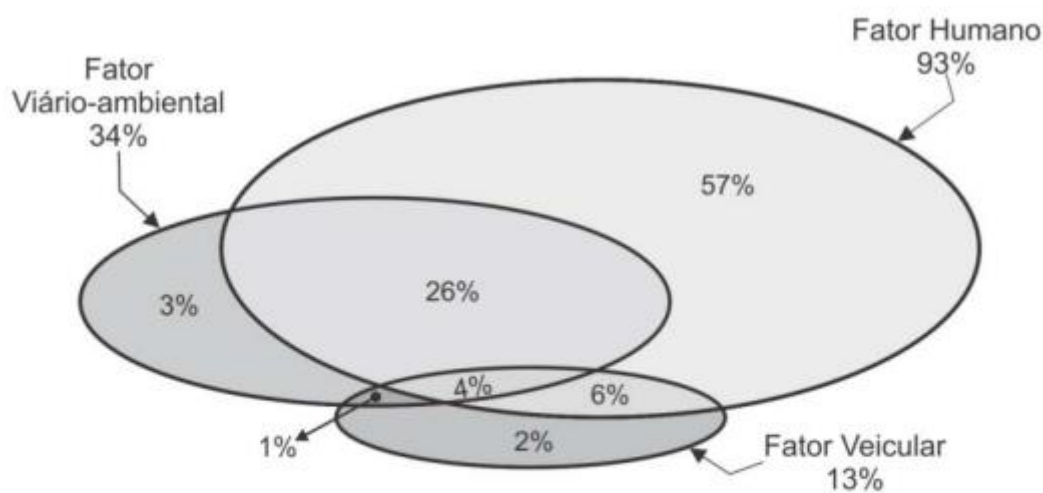
Inúmeras são as discussões, tanto no Congresso Nacional quanto nos Estados e no Distrito Federal, acerca da vistoria e da inspeção veicular.

O Código de Trânsito Brasileiro não foi capaz de diferenciar os tipos de inspeções e vistorias existentes e foi omissivo em inúmeros aspectos legais que acabam por ocasionar debates nas esferas legislativas e, eventualmente, na esfera judicial.

O resultado deste imbróglio é a não realização de vistorias e inspeções na frota de veículos nacional, que hoje já alcança 89.710.811 veículos (dados do DENATRAN de setembro de 2015), sendo, conseqüentemente, postergada a implantação de uma cultura na sociedade brasileira para a manutenção preventiva, e não apenas corretiva, desta imensa frota.

Inúmeros são os estudos que tipificam os fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes de trânsito. Estes fatores, via de regra, são agrupados em: fatores viário-ambiental; fatores humanos; e fatores veiculares.

Dentre estes estudos, destaca-se o produzido em 2007 pelo World Road Association, demonstrando que os fatores veiculares são responsáveis por nada menos que 13% dos acidentes de trânsito.



Fatores que contribuem para acidentes de trânsito e sua inter-relação.

Fonte: World Road Association, 2007.

Justifica-se, portanto, a implantação de medidas que visem garantir a manutenção da frota em circulação, pois esta medida tem o potencial de reduzir drasticamente o número de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, seus impactos.

Caso estas medidas já estivessem em vigor, somente no período de 2003 a 2013, nada menos que 55.517 pessoas não teriam ido a óbito e outras

221.000 pessoas não teriam sido feridos graves, vitimados por acidentes evitáveis em função da omissão do Poder Público.

Isto sem falar naqueles que são vitimados pela poluição causada pelos veículos automotores que, segundo estudos do Laboratório Inaíra, da USP, a cada 480 veículos a diesel inspecionados uma vida poderia ser salva. Nestes termos, e somente considerando os veículos a diesel, que correspondem a pouco mais de 10% da frota, anualmente, cerca de 20.000 vidas poderiam ser salvas.

Assim sendo, é preciso que seja revista a competência dos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal insculpidos no artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro.

O entendimento atual é de que somente é objeto de vistoria as situações previamente elencadas pelo CONTRAN em resolução. Entretanto, inúmeras resoluções são publicadas e posteriormente revogadas, causando dúvidas, embaraço, constrangimento e descrédito nas ações do órgão. Chegou-se ao ponto de o DENATRAN credenciar algumas milhares de empresas para a realização da vistoria veicular, nos termos da Resolução nº 282, do CONTRAN, e pouco tempo depois, revogada a resolução, descredenciar todas estas empresas, levando-as à falência e ao desemprego de milhares de pessoas.

O presente projeto, no tocante ao artigo 22, tem a intenção de criar inciso específico para o tema vistoria de identificação veicular, elencando outras situações não regulamentadas pelo CONTRAN, mesmo passados 18 anos de entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro. Importante destacar que, mesmo não estando regulamentado, estados como o Mato Grosso do Sul, Bahia e Rio de Janeiro regulamentaram tais vistorias como condição para o licenciamento, medida absolutamente assertiva no tocante à garantia da segurança no trânsito.

É preciso compreender que a vistoria que trata este artigo tem o condão de verificar os requisitos de identificação veicular não se confundido, de forma alguma, com a inspeção de segurança veicular e com a inspeção veicular ambiental.

A vistoria de identificação veicular tem o objetivo de garantir a originalidade e autenticidade do veículo, em especial no tocante às numerações identificadoras, tais como, placa, chassi e motor. Além disto, tem o objetivo de garantir a existência e funcionamento dos equipamentos mínimos obrigatórios, tais como, iluminação, cintos de segurança, vidros e espelhos retrovisores, pneus. Ou seja, trata-se de uma vistoria que garantirá ao proprietário do veículo condições mínimas de segurança e sua originalidade e autenticidade. Falta, entretanto, que tais vistorias sejam realizadas conforme normas técnicas, tais como aquelas editadas pela ABNT (NBR 14040/1998 e 14180/1998).

Além da vistoria de identificação veicular, insculpida no artigo 22, há a inspeção técnica veicular e a inspeção veicular ambiental, em tese previstas no artigo 104.

O artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro prevê a necessidade de uma inspeção para verificar as condições de segurança, e outra para verificar as condições de emissões de gases e de ruídos pelos veículos automotores.

No tocante à de emissões, o CTB delegou ao CONAMA o poder regulamentador. De fato, o CONAMA publicou a Resolução nº 418, de 2009, e delegou ao IBAMA a publicação de normativo técnico, realizado, então, no ano de 2010 na forma de uma Instrução Normativa, de nº 06.

Entretanto, apesar de haver todo o amparo legal e normativo técnico para a realização da inspeção veicular ambiental, a implantação da mesma depende de elaboração de plano de controle de poluição veicular e de programa de inspeção e manutenção de veículos em uso, atribuindo aos Estados e ao Distrito Federal a obrigação de elaborá-los e de aprová-los. Isto sem falar que a competência pela realização desta inspeção é do órgão ambiental do Estado e do Distrito Federal, e não do órgão ou entidade executivo de trânsito do mesmo.

Como resultado disto, temos inúmeros casos de fracassos na implantação da inspeção veicular ambiental, causando não apenas o descrédito em toda a população, haja vista a recente situação da cidade de

São Paulo, mas, também, o afastamento das empresas e entidades tecnicamente capacitadas.

Sendo a inspeção veicular ambiental condição para o licenciamento, nada mais lógico que a competência para a sua realização seja dos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Os órgãos ambientais podem, e devem atuar, como fiscalizadores das condições de emissões de gases e de ruídos da frota circulante, mas não como gestores e operadores da inspeção. E, ocorrendo a vistoria de identificação veicular para o licenciamento, nada mais lógico que a inspeção veicular ambiental seja realizada no mesmo local e pelos mesmos executores, sejam eles públicos ou privados.

No tocante à de segurança, ainda falando do artigo 104, o CONTRAN já editou resolução, entretanto revogada. Discute-se há mais de uma década, inclusive em reuniões da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN, minutas e mais minutas de nova resolução, sem que nada seja concluído, publicado e colocado em prática.

Não vejo a necessidade de se realizar uma inspeção, nos termos das normas técnicas do INMETRO e da ABNT, em toda a frota do país, uma vez que a vistoria de identificação veicular e a inspeção veicular ambiental, se realizadas anualmente como condição para o licenciamento, terão a capacidade de verificar e garantir o funcionamento dos elementos básicos e essenciais relacionados à segurança (se realizados conforme normas técnicas da ABNT).

A presente proposta vem a regulamentar, portanto, a necessidade de uma inspeção técnica somente na frota de uso intenso: basicamente caminhões, reboques, semi-reboques, ônibus, micro-ônibus, escolares, táxis e moto-táxis. Esta frota é aquela que em apenas um ano atinge quilometragem elevadíssima, quase na maioria dos casos maiores que 200.000 Km/ano. O desgaste de elementos mecânicos, tais como suspensão e freios, e os possíveis defeitos de diversos outros elementos, tais como protetores laterais, faixas refletivas, suportes de motores, eixos e carrocerias, somente são identificáveis quando realizados com a utilização de máquinas e equipamentos específicos e por pessoal qualificado, indo muito além do que é a capacidade

de uma vistoria de identificação veicular e de uma inspeção veicular ambiental. Daí o nome de Inspeção de Segurança Veicular.

Já em relação ao artigo 106, o Código de Trânsito em vigor restringiu sua realização a uma pequena gama de situações impedindo, portanto, que inúmeras outras situações tão críticas quanto àquelas já regulamentadas, sejam objeto de uma inspeção de segurança veicular.

Importante dizer que há centenas de empresas acreditadas pelo INMETRO como Organismos de Inspeção de Segurança Veicular, e licenciadas pelo DENATRAN como Instituições Técnicas Licenciadas, habilitadas para a realização da inspeção de segurança veicular. Tais empresas realizam estas inspeções segundo regulamentos técnicos aprovados pelo INMETRO e normas da ABNT, sob regras absolutamente rígidas, com a utilização de equipamentos mantidos calibrados / verificados por entidades integrantes da Rede de Metrologia Legal – RBC, e corpo técnico altamente qualificado e anualmente auditado por profissionais do INMETRO quanto a sua proficiência.

Não há dúvidas que um veículo resgatado de uma enchente deva passar por uma inspeção de segurança veicular para garantir que, por exemplo, freios, suspensão e motor, encontram-se íntegros e com suas capacidades de frenagem dentro dos limites legais estabelecidos. A título de exemplo, pegue um disco de freio de um veículo em movimento, que certamente estará a uma temperatura elevada, pelo atrito causado entre os discos e as pastilhas de freio, e mergulhe-os na água fria. Há o risco de estes discos de freio trincarem pela abrupta redução de temperatura causada pelo resfriamento imediato ao ser mergulhado na água. Quem hoje verifica isto? Quem hoje garante que tais veículos submetidos à estas condições se mantêm seguros para trafegar nas vias públicas?

Raciocínio análogo se aplica às demais situações acrescentadas a este artigo, em especial aqueles que são levados a hasta pública ou privada, aqueles recuperados de roubo ou furto e aqueles indenizados por sinistro, independente da monta.

Especificamente para os casos de veículos sinistrados, o fato de o CONTRAN ter restringido que a inspeção de segurança veicular seja obrigatória apenas quando a monta for média sendo, ainda, frágil os mecanismos adotados para a classificação desta monta, acabou por criar uma situação, a nível nacional, aonde veículos que tiveram danos estruturais, e consequentemente deveriam ser objeto de uma inspeção de segurança veicular, são classificados como pequena monta e, pasmem, quando estes veículos são segurados, para as seguradoras, em muitos dos casos são considerados irrecuperáveis mas reinseridos no mercado por meio dos leilões.

Por fim, o §3º do artigo 106 proposto neste projeto de lei prevê, ainda, que qualquer cidadão proprietário de veículo automotor possa realizar uma inspeção de segurança veicular independentemente de estar enquadrado nas situações que tornam compulsória a sua realização. Nos moldes atuais, um cidadão que possuir um veículo está proibido pelo CONTRAN de se utilizar dos serviços prestados pelas empresas acreditadas pelo INMETRO e licenciadas pelo DENTRAN para obter um certificado de segurança veicular de forma voluntária, independentemente de imposição legal. Ou seja, o legislador não apenas restringiu a realização da inspeção de segurança veicular a pouquíssimas situações, mas, ainda, inibe o cidadão de criar uma cultura de manutenção preventiva. Quando voluntariamente uma inspeção de segurança veicular é realizada, as eventuais não conformidades identificadas tem a capacidade de demonstrar defeitos que um mecânico não seria capaz de identificar apenas pela observação e, ainda, nortear o reparo do veículo, com vistas a atuar especificamente no problema detectado, sem que desperdícios ocorram como, por exemplo, troca de peças desnecessariamente.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado Bacelar – PTN/BA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO
.....

Seção II
Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito
.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

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 delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de

trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção II Da Segurança dos Veículos

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 pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

§ 6º [*\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)*](#)

§ 7º [*\(Vide Lei nº 13.281, de 4/5/2016\)*](#)

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem

estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarregadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarregados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

.....

CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou a domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido no veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 418, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2009

Dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VI da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, art. 3º e art. 12 da Lei 8.723, de 28 de outubro de 1993, artigos 104 e 131, entre outros dispositivos, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, e

Considerando que a Inspeção Veicular Ambiental, se adequadamente implementada, pode ser um instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR, instituído pela Resolução CONAMA nº 5, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções CONAMA nº 1 e 2 de 1993;

Considerando que a falta de manutenção e a manutenção incorreta dos veículos podem ser responsáveis pelo aumento da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis;

Considerando a necessidade de desenvolvimento de estratégias para a redução da poluição veicular, especialmente em áreas urbanas com problemas de contaminação atmosférica e poluição sonora; e

Considerando a necessidade de rever, atualizar e sistematizar a legislação referente

à inspeção veicular ambiental, tendo em vista a evolução da tecnologia veicular e o desenvolvimento de novos procedimentos de inspeção, e a necessidade de desenvolvimento sistemático de estudos de custo-benefício, visando ao aperfeiçoamento contínuo das políticas públicas de controle da poluição do ar por veículos automotores, resolve:

Capítulo I Das Disposições Gerais

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular – PCPV, para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente, determinar novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso.

Art. 2º Para fins desta Resolução são utilizadas as seguintes definições:

I - Motociclo: qualquer tipo de veículo automotor de duas rodas, incluídos os ciclomotores, motonetas e motocicletas.

II - Órgão responsável: órgão ambiental estadual ou municipal responsável pela implantação do Programa I/M, podendo também ser o órgão executor da operação e auditoria deste Programa.

III - Sistema OBD: sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas, verificadas por meio de códigos de falha armazenados na memória do módulo de controle do motor, implantado no Brasil em duas fases, OBDBr-1 e OBDBr-2.

IV - Veículos de uso intenso: veículos leves comerciais, veículos pesados e táxis.

.....
.....

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 06, DE 8 DE JUNHO DE 2010.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso da atribuição que lhe confere o item VIII, do art. 22, do anexo I ao Decreto n.º 6.099, de 26 de abril de 2007, que aprova a Estrutura Regimental do IBAMA;

Considerando a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, como parte integrante da Política Nacional de Meio Ambiente;

Considerando as prescrições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE instituído pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da Resolução CONAMA n.º 18, de 6 de maio de 1986, e demais resoluções complementares;

Considerando exigências estabelecidas pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente através da

Resolução CONAMA nº 418, de 25 de Novembro de 2009, que determinou ao Ibama regulamentar os procedimentos para avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso;

Considerando a necessidade de contínua atualização do PROCONVE bem como a complementação de seus procedimentos de execução resolve:

Art.1º Estabelecer os requisitos técnicos para regulamentar os procedimentos para

avaliação do estado de manutenção dos veículos em uso.

Parágrafo único. Os requisitos citados no caput deste artigo encontram-se nos Anexos da presente Instrução Normativa.

Art. 2º Fazem parte da presente instrução normativa os seguintes anexos:

1. ANEXO I - DEFINIÇÕES.
2. ANEXO II - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO DIESEL NO PROGRAMA I/M
3. ANEXO III - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE VEÍCULOS DO CICLO OTTO, EXCETO MOTOCICLOS E ASSEMELHADOS, NO PROGRAMA I/M
4. ANEXO IV - PROCEDIMENTO DE INSPEÇÃO DE MOTOCICLOS E ASSEMELHADOS DO CICLO OTTO NO PROGRAMA I/M
5. ANEXO V - PROCEDIMENTOS PARA A MEDIÇÃO DE RUÍDO
6. ANEXO VI - CARACTERÍSTICAS DOS CENTROS DE INSPEÇÃO
7. ANEXO VII INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS ÀS INSPEÇÕES A SEREM FORNECIDAS PELOS FABRICANTES DE VEÍCULOS E MOTORES

Art. 3º Durante a realização da inspeção, a condução do veículo e dos procedimentos de testes deve ser realizada por inspetor de emissões veiculares, qualificado e devidamente treinada.

Art. 4º Os veículos equipados com motor de 2 tempos podem ser dispensados da inspeção, conforme estabelecido na definição da frota alvo do programa.

Art. 5º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data da sua publicação.

ABELARDO BAYMA

RESOLUÇÃO Nº 282, DE 26 DE JUNHO DE 2008

Estabelece critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.

O **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN**, no uso das atribuições conferidas pelo art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando o disposto no art. 124, inciso V, e art. 125, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, bem como o disposto nos arts. 311 e 311A do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, que institui o Código Penal Brasileiro;

Considerando a necessidade de se estabelecer padrões de procedimentos para a atividade de registro de veículos no País, no que concerne à numeração de motor;

Considerando o contido nos Processos nºs 80001.032373/2007-53, 80001.032372/2007-17 e 80001.020631/2007-59, resolve:

Capítulo I Das Vistorias

Art. 1º Na realização das vistorias de regularização e transferência em veículos previstos na Resolução nº 05/98, os órgãos de trânsito, ou empresas pelo DENATRAN credenciadas deverão coletar por meio óptico a numeração do chassi, do motor e da parte traseira do veículo com a numeração da placa de identificação legível e comparar com as numerações e restrições nas seguintes bases:

I – o cadastro informatizado do veículo na BIN/RENAVAM;

II – o cadastro informatizado do veículo em campo próprio da Base Estadual ou no campo das “observações” do CRV/CRLV;

III – na documentação física existente nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 1º caberá ao denatran definir os critérios mínimos para habilitação e credenciamento de empresas capacitadas para a realização das vistorias.

§ 2º As empresas credenciadas deverão comprovar sua atuação exclusiva no mercado de vistorias, mediante certidão emitida pelo órgão competente e cópia do contrato ou estatuto social vigente.

§ 3º Caso a vistoria seja realizada por empresa credenciada, deverá vir acompanhada da consulta à BIN/RENAVAM contendo necessariamente a informação cadastrada referente ao chassi e motor do veículo para confronto da informação coletada com a registrada na base conforme inciso I.

§ 4º em vistoria de veículos usados, cuja numeração de motor seja de difícil visualização, conforme cadastro de motores mantido pelo DENATRAN, deverá ser realizada a desmontagem dos componentes para a coleta por meio ótico (fotografia).

§ 5º Para os veículos contemplados no parágrafo 4º acima, que já tenham passado pelo processo de desmontagem e que os motores estejam regularizados, será necessária a gravação em baixo relevo, por empresa credenciada, de uma segunda numeração com os mesmos caracteres da numeração original no bloco do motor, visando facilitar os decalques em futuras vistorias para fins de fiscalização e ou transferências. Os veículos que apresentarem a numeração adicional deverão conter esta informação no Registro Nacional de Motores – RENAMO, conforme previsto no art. 12 desta Resolução.

§ 6º A Regularização dos motores que apresentarem divergência nas vistorias da numeração coletada com a registrada na BIN/RENAVAM e de procedência comprovada, se dará atualizando a informação nas bases estaduais e do Distrito Federal e no Registro Nacional de Motores – RENAMO, conforme previsto no art. 12 desta Resolução, mantendo o histórico do veículo desde a primeira numeração de motor registrada no licenciamento e todas as atualizações de trocas ou regravações de motores previstas nesta resolução.

§ 7º As empresas já credenciadas pelos DETRANS poderão continuar a exercer as atividades previstas neste artigo até 180 dias (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Resolução, após o que as atividades serão restritas ao DETRANS e às empresas credenciadas pelo DENATRAN

Capítulo II

Da Regularização das Alterações de Motores Anteriores à Resolução

Artigo 2º Os proprietários dos veículos que tiveram seus motores substituídos até a publicação desta Resolução, que não tenham restrições de origem de furto/roubo/adulteração da numeração do bloco e/ou busca e apreensão ou restrições judiciais, administrativas ou tributárias, e que não estejam inseridos nos casos previstos nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º e 9º desta resolução, deverão providenciar a sua regularização junto aos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal dentro do prazo de 1 (um) ano, a contar da data de publicação desta Resolução ou por ocasião da vistoria do veículo, sendo que a regularização será realizada após

a comprovação da situação do veículo mediante a vistoria acima descrita.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 4.143, DE 2021

(Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inspeção semestral dos veículos de transporte escolar.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2133/2015.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. ABOU ANNI)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inspeção semestral dos veículos de transporte escolar.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 136 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inspeção semestral dos veículos destinados à condução de escolares.

Art. 2º O art. 136 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 136.

.....

II – inspeção anual para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

.....

Parágrafo único. Fica dispensada a exigência prevista no inciso II quando os equipamentos obrigatórios e de segurança tiverem sido verificados em inspeção realizada, nos últimos doze meses, pelo órgão do poder concedente, no âmbito da competência prevista no art. 107 desta Lei. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214217027100>



JUSTIFICAÇÃO

O art. 107 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade. O art. 136 da mesma Lei estabelece que os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, entre outros requisitos, a aprovação em inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Ocorre que, com base no art. 107, vários municípios exigem a submissão do veículo à inspeção para verificar as condições técnicas e os requisitos de segurança, higiene e conforto do veículo. Os órgãos estaduais, por sua vez, com base no art. 136, submetem o mesmo veículo à mesma inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança. Ou seja, temos aqui uma **sobreposição de competências** e uma **redundância de atuação, sem justificativa técnica**, dos órgãos envolvidos no processo de autorização, em detrimento dos prestadores do serviço de transporte escolar.

Não obstante a necessidade de submissão dos veículos à inspeção periódica, com vistas à melhoria da segurança dos veículos utilizados no transporte escolar, entendemos extremamente burocrático e antieconômico a exigência de duas avaliações praticamente idênticas no mesmo período e com o mesmo objetivo, ainda que realizadas por órgãos de esferas diferentes de poder.

Portanto, estamos apresentando este projeto de lei, com o objetivo de simplificar o processo. Para isso, propomos modificar, de semestral para anual, a validade da inspeção do órgão estadual de trânsito e dispensar essa inspeção quando os equipamentos obrigatórios e de segurança tiverem



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214217027100>



sido verificados em vistoria realizada pelo órgão do poder concedente, nos últimos doze meses, no âmbito da competência prevista no art. 107 desta Lei.

Esperamos, com isso, tornar mais simples e menos custoso o processo de autorização, sem comprometer a sua eficácia para a garantia da segurança do transporte de escolares.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado ABOU ANNI



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Abou Anni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214217027100>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS
.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos
.....

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))
.....

.....
CAPÍTULO XIII
DA CONDUÇÃO DE ESCOLARES
.....

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 137. A autorização a que se refere o artigo anterior deverá ser afixada na parte

interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.764, DE 2023

(Do Sr. Jilmar Tatto)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inspeção dos veículos de transporte escolar.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4143/2021.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. JILMAR TATTO)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inspeção dos veículos de transporte escolar.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os arts. 24 e 136 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inspeção dos veículos de transporte escolar.

Art. 2º Os arts. 24 e 136 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....

XXIV – realizar a inspeção dos veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares, prevista no inciso II do art. 136.

.....” (NR)

“Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Municípios e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

.....



* C D 2 3 1 9 0 0 0 8 9 1 0 0 *



Parágrafo único. A emissão da autorização prevista no caput pode ser delegada a órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado, por meio de convênio.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 107 da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer “às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade”. Para verificação desses requisitos, vários municípios exigem a submissão do veículo à vistoria, antes de emitir a licença para prestação do serviço de transporte escolar.

Por sua vez, o art. 136 da mesma Lei define que “os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal”, exigindo-se, entre outros requisitos, a aprovação em inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança. Com base nesse artigo, os órgãos estaduais exigem a submissão do mesmo veículo à inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Vê-se, claramente, portanto, que há duplicidade de atribuições, visto que dois órgãos distintos desempenham papéis similares na avaliação dos veículos a serem empregados na prestação do serviço de transporte escolar. Essa situação incorre em aumento do custo e do tempo dispendido pelos prestadores do serviço, que devem submeter o veículo à avaliação tanto do órgão municipal quanto do estadual.

* C D 2 3 1 9 0 0 0 8 9 1 0 0 *



Para solucionar o problema, estamos propondo este projeto de lei, com o objetivo de simplificar o processo, ao transferir a competência da inspeção semestral dos órgãos estaduais para os órgãos municipais designados para tal finalidade. Também estamos possibilitando que o Município sem capacidade técnica para efetuar a referida avaliação possa, alternativamente, delegar essa atribuição a órgão ou entidade estadual, por meio de convênio.

Cremos que a alteração proposta possa reduzir a burocracia relativa ao processo de autorização ou permissão do transporte escolar, em benefício de toda a sociedade.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Federal JILMAR TATTO
PT/SP





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE
SETEMBRO DE 1997
Art. 24, 136**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23:9503>

FIM DO DOCUMENTO