

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.709, DE 2003 (Apenso PL nº 2.796, de 2003)

Dispõe sobre a renovação e reciclagem da frota nacional de veículos automotores.

Autor: Deputado MILTON MONTI
Relator: Deputado HUMBERTO MICHILES

I - RELATÓRIO

Para análise desta Comissão de Viação e Transportes chega-nos o projeto de lei em epígrafe e seu apenso, o PL nº 2.796, de 2003, de autoria do Deputado Adelor Vieira. Ambos dispõem sobre a renovação e reciclagem da frota de veículos automotores do País, envolvendo os proprietários, os fabricantes, os comerciantes e o Poder Público.

A proposta do Deputado Milton Monti proíbe a circulação de veículo a partir de trinta anos de vida útil, à exceção do veículo de coleção ou outro em bom estado de funcionamento, desde que sua utilização restrinja-se ao fim-de-semana, feriado, data festiva e desfile. Os veículos assim enquadrados não terão o documento de licenciamento anual renovado pelo órgão competente. Cabe ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – decidir sobre as máquinas e equipamentos usados na agricultura e construção. A proibição abrange ainda todo veículo, independente da idade, que venha a ser reprovado no exame de inspeção veicular.

Todos os veículos proibidos de circular devem ser readquiridos pelo fabricante ou, em sua ausência, pelo Poder Público, sendo remetida ao Poder Executivo, a regulamentação das condições de pagamento.

Captados em locais determinados pelo fabricante ou Poder Público, esses veículos devem ser desmanchados para reaproveitamento nos Centros de Reciclagem de Veículo, a serem criados com base em regulamentação do CONTRAN.

Ao proprietário de veículo captado assegura-se o acesso a bônus estipulado pelo Poder Executivo, para aquisição de veículo novo e semi-novo, de fabricação nacional. Esse bônus será diferenciado e proporcional à idade do veículo, devendo ser utilizado em até sessenta dias, a contar da data de emissão em estabelecimentos comerciais credenciados pelo Poder Executivo.

Ao Poder Público, nas esferas da União ou dos Estados, caberia, ademais, instituir uma linha especial de crédito com taxa de juros reduzida e prazo de pagamento maior para a aquisição dos veículos novos e semi-novos, além de reduzir os impostos e contribuições federais incidentes na produção e comercialização do veículo a ser adquirido.

A proposta proíbe, por outro lado, a concessão de isenção de pagamento do Imposto de Propriedade de Veículo Automotor – IPVA – ou qualquer outro tipo de incentivo fiscal beneficiando o veículo com mais de vinte anos.

Tendo em vista cumprir as exigências da Lei Complementar nº 101, de 2000, o PL determina ao Poder Executivo que realize, a partir do exercício subsequente à publicação da Lei que dele resultar, a apuração da renúncia de receita anual decorrente do bônus e das isenções assinaladas mediante a projeção da renúncia efetiva verificada no primeiro semestre. O montante anual de renúncia apurado será custeado por fontes finanziadoras da reserva de contingência, salvo se verificado excesso de arrecadação, deduzido o valor da renúncia.

Por sua vez, o PL nº 2.796/03, apensado, cria o Programa de Renovação e Reciclagem da Frota Nacional de Veículos Automotores, envolvendo, de forma voluntária, o Poder Público, empresas privadas e usuários.

O Programa prevê a troca de veículos usados por novos nas seguintes condições iniciais: automóvel e utilitário a partir de quinze anos de vida útil; caminhão, microônibus e ônibus a partir de vinte anos de vida útil, considerando sua data de fabricação. Após três anos de vigência da lei, os

períodos de vida útil caem para dez e quinze anos, respectivamente, a esses grupos de veículos referidos.

O papel do Poder Público na sustentação do Programa é o de instituir linha de crédito com taxa de juros menor para a aquisição dos veículos novos e reduzir a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, a eles correspondente.

Às empresas privadas, cabe operacionalizar a captação dos veículos usados, emitindo laudo comprovando o enquadramento deles nas exigências do Programa, além de implementar os Centros de Reciclagem de Veículos, de forma independente ou em consórcios, para desmanche e reaproveitamento dos veículos usados. A localização e o funcionamento desses Centros devem respeitar a legislação ambiental.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A evolução da humanidade, o aumento populacional e a necessidade de bens, entre outros aspectos, colocam em discussão o esgotamento da matéria no planeta. A consciência do problema ensejou o aporte de novos valores, a exemplo da reciclagem. A destinação dos resíduos sólidos das atividades humanas é tema atual e essencial à manutenção da vida produtiva na Terra.

A reciclagem de veículos, portanto, enquadra-se no conjunto de ações relativas ao reaproveitamento dos materiais. Ajustando-se à nova tendência, os projetos dos carros novos da indústria automotiva levam em consideração os procedimentos para desmonte, tendo em vista otimizar a reutilização dos diferentes componentes.

Os projetos de lei em apreço alinham-se à tendência mundial da reciclagem de materiais, provendo um arcabouço de regulação em relação aos veículos automotores em circulação no País. A par da reciclagem, as propostas ensejam, também, a renovação da frota circulante, ao dispor

mecanismos para facilitar a troca de carros velhos, escoimadas em objetivos de responsabilidade social, quais sejam alcançar um padrão aceitável de segurança no trânsito, prevenir a ocorrência de acidentes e incentivar à geração e manutenção da cadeia de empregos do setor automotivo.

Embora complementares, as propostas trazem algumas diferenças que provocam questionamentos e induzem a um posicionamento. Os critérios determinantes para a renovação e a reciclagem dos veículos são o diferenciador fundamental dos projetos em exame.

O PL principal enquadra todos os veículos em circulação a partir de trintas anos de vida útil, contados a partir da data do primeiro emplacamento, e aqueles reprovados pela inspeção veicular.

Por sua vez, o PL do Deputado Adelor Vieira agrega a idade ao tipo de veículo, estabelecendo dois critérios: para automóveis e utilitários a partir de quinze anos; para caminhão, microônibus e ônibus a partir de vinte anos, sendo a vida útil considerada a partir da data de fabricação. Em adendo, após três anos de vigência da lei, os prazos estipulados reduzem-se para dez e quinze anos, respectivamente.

No entanto, considerando as limitações de um País em crescimento, optamos por uma proposta intermediária, que comtemple vida útil diferenciada por tipo de veículo, mas sem alternância em relação ao tempo de vigência da lei. Para os veículos pequenos, a troca seria a partir de vinte anos de vida útil, e para os grandes, a partir de vinte e cinco anos.

As exceções englobariam os veículos de coleção e, a critério do CONTRAN, as máquinas e equipamentos utilizados na agricultura e construção. De modo injustificado, o PL principal limita a circulação dos veículos de coleção aos fins-de-semana, feriados, datas festivas e desfiles, aspecto que merece correção para defini-la como livre em qualquer tempo e época.

Outros aspectos podem ser aventados, com pequenos ajustes, como a troca prevista no PL do Deputado Milton Monti, que encampa veículos novos e semi-novos, mais condizente com a realidade sócio-econômica brasileira, enquanto a do PL apenso prevê a substituição apenas para os novos.

Dada a natureza da atividade industrial e a localização, em geral, fora de área urbana, os Centros de Reciclagem de Veículos – CRV - e as fábricas mostram-se inadequados à captação dos veículos usados, a qual impõe

procedimentos de ordem prática e administrativos afeitos às empresas de comercialização e aos órgãos públicos de trânsito.

Esses são os aspectos relevantes que merecem, a nosso ver, ser ajustados, a par do compartilhamento das idéias similares e complementares dos projetos de lei, PL nº 2.709, de 2003, e PL nº 2.796, de 2003, que **aprovamos** na forma do Substitutivo apresentado em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado HUMBERTO MICHILES
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.709, DE 2003

Dispõe sobre a renovação e reciclagem da frota nacional de veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica proibida a circulação nas vias de todo o território nacional de veículo automotor:

I – com idade igual ou superior a trinta anos de vida útil, contado a partir do primeiro emplacamento;

II – de qualquer idade, desde que reprovado no exame de inspeção veicular.

§ 1º Fica excluído da proibição estipulada no *caput*, o veículo em bom estado de conservação e funcionamento aprovado no exame de inspeção veicular ou de coleção com certificado de originalidade expedido pela Federação Brasileira de Veículos Antigos, em conformidade com o art. 97 do Código de Trânsito Brasileiro, combinado com a portaria 3 do DENATRAN de 08/06/1998, cuja circulação, mediante licença especial concedida pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, é livre em qualquer tempo e época.

§ 2º O veículo automotor enquadrado no inciso I não terá o documento de licenciamento anual renovado pelo órgão executivo de trânsito dos

Estados e do Distrito Federal desde que reprovado no exame de inspeção veicular.(NR)

§ 3º A critério do CONTRAN, podem ser excluídos as máquinas e equipamentos agrícolas ou utilizados em serviços se terraplenagem.

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

Parágrafo Único. A forma, o valor e as demais condições de pagamento serão regulamentados pelo Poder Executivo.

Art. 3º Constatada a inexistência de condições de circulação previstas no art. 1º, o veículo automotor retirado de circulação deve ser desmanchado para reaproveitamento em Centro de Reciclagem de Veículo, criado conforme regulamentação do CONTRAN.

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

I – Centro de Reciclagem de Veículo;

II – revendedora de veículo credenciada;

III – fabricante de veículo ou seu representante;

IV – órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

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

§ 1º Para efeito desta lei:

I - enquadra-se como de fabricação nacional todo veículo automotor com, no mínimo, 60% de componentes produzidos no Brasil;

II - semi-novo é todo veículo automotor com até 05 (cinco) anos de fabricação, em perfeito estado de conservação.

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

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

Art. 5º O credenciamento de empresa fabricante de veículo automotor e de estabelecimento comercial para venda e/ou revenda de veículo automotor novo e semi-novo para renovação e reciclagem da frota nacional será

feito pelo Poder Executivo.

Art. 6º Ao Poder Público caberá instituir as seguintes condições para a efetivação da renovação e reciclagem da frota nacional de veículo automotor, na forma do bônus previsto no art. 3º:

I – criação do Bônus;

II - linha especial de crédito nas agências financeiras oficiais com taxa de juros reduzida e prazo de pagamento maior;

III - redução de impostos e contribuições federais incidentes na produção e/ou comercialização do veículo automotor destinados para esse fim.

Parágrafo Único. Os Estados e o Distrito Federal poderão instituir em seu âmbito redução de impostos e/ou contribuições.

Art. 7º. Fica proibida a concessão de isenção de pagamento do Imposto de Propriedade de Veículo Automotor – IPVA – ou de qualquer outro tipo de incentivo fiscal que beneficie o veículo automotor em circulação com mais de vinte anos, exceto para os veículos que possuam Certificado de Originalidade Expedido pela Federação Brasileira de Veículos Antigos, em conformidade com o Art. 97 do Código de Trânsito Brasileiro, com a portaria 3 do DENATRAN, de 08/06/1998.

Art. 8º A partir do exercício subsequente à publicação desta Lei, a renúncia anual decorrente da medida creditícia e da isenção referidas no art. 6º, incisos I e II, respectivamente, será apurada, pelo Poder Executivo, mediante projeção da renúncia efetiva verificada no primeiro semestre.

§ 1º Para os fins do disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, o montante anual da renúncia, apurado na forma do *caput* no mês de setembro de cada ano, será custeado à conta de fontes finanziadoras da reserva de contingência, salvo se verificado excesso de arrecadação, apurado também na forma do *caput*, em relação à previsão de receitas, para o mesmo período, deduzido o valor da renúncia.

§ 2º O excesso de arrecadação porventura apurado nos termos do § 1º, *in fine*, será utilizado para compensação do montante da renúncia.

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

Sala da Comissão, em 10 de outubro de 2005.

Deputado HUMBERTO MICHILES
Relator

2005_2859_Humberto Michiles.150