



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PROJETO DE LEI N.º 2.709-B, DE 2003
(Do Sr. Milton Monti)

Dispõe sobre a renovação e reciclagem da frota nacional de veículos automotores; tendo pareceres da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 2796/2003, apensado (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela inadequação financeira e orçamentária deste e do de nº 2796/2003, apensado (relator: DEP. ANTONIO CAMBRAIA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54)

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões – Art. 24, II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 2.796/2003

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer vencedor
- parecer da Comissão
- voto em separado

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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 de coleção ou aquele em bom estado de funcionamento, cuja circulação, mediante licença especial concedida pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, fica restrita ao fim-de-semana, feriado, data festiva e desfile, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 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.

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

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 financiadoras 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.

JUSTIFICAÇÃO

Dados de 2001, do DENATRAN, revelam que a frota nacional de veículos automotores é da ordem de 32 milhões de unidades. Parcela significativa desse montante tem vida útil elevada, o que contribui para gerar prejuízos à sociedade. A circulação de veículos velhos compromete a fluidez do

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

Conscientes das deseconomias assinaladas, 22 países implantaram programas de renovação e reciclagem da frota, como também de inspeção veicular, abrangendo legislação, regulamentação e tratamento tributário.

A implantação da inspeção veicular instituída no Código de Trânsito Brasileiro induzirá a uma renovação da frota nacional de veículos automotores, cabendo, neste sentido, a previsão de proposta disciplinadora de caráter abrangente além de complementar, ao estabelecer normas para a reciclagem desses veículos.

Desde há algumas décadas, o homem percebeu o significado do tratamento dos resíduos resultantes de suas atividades, entre os quais incluem-se os objetos utilizados para a realização das mesmas. A reciclagem ganhou importância, com o aproveitamento econômico e a destinação correta desses resíduos.

Nos tempos atuais, a reciclagem é um aspecto determinante da produção de bens duráveis, fabricados sob o pressuposto do melhor aproveitamento futuro de seus componentes.

No mundo moderno, a questão da preservação do meio ambiente tem tido projeção cada vez maior. Como novo preceito do Direito Ambiental tem-se a “Extensão da Responsabilidade do Produtor”, que acompanha a mercadoria desde a colocação no mercado até sua destinação final, pós-consumo. Essa responsabilidade é evocada no art. 2º do PL, que obriga o fabricante e, na sua ausência, o Poder Público a readquirirem os veículos com idade igual ou superior a trinta anos de vida útil. Trata-se de medida eficaz e determinante para a renovação e reciclagem da frota nacional de veículos automotores.

Toda medida de incentivo fiscal e creditício implica em renúncia de receita para o erário público, aspecto inaceitável para a manutenção do equilíbrio das contas públicas. A questão é regida pela Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 2001), que exige, no art. 14, para a renúncia proposta, o acompanhamento de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício da entrada em vigor da lei e nos dois exercícios subseqüentes. O art. 16 do diploma legal referido determina a comprovação de adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e

com a lei de diretrizes orçamentárias. Para o cumprimento das determinações expressas, consta no art. 8º do projeto de lei proposta de regulamentação da compensação da queda de receita na esteira de dispositivo adotado em dois diplomas legais precedentes e em vigor: a Medida Provisória nº 2.159-70, de 24 de agosto de 2001, (última edição), que concede benefício fiscal relativo ao Imposto Sobre a Renda, e a Lei nº 10.276, de 10 de setembro de 2001, que concede benefício fiscal por meio da redução de receita de Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI.

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

Sala das Sessões, em 09 de dezembro de 2003.

Deputado MILTON MONTI

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III DA RECEITA PÚBLICA

.....

Seção II **Da Renúncia de Receita**

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art.12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art.153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

CAPÍTULO IV DA DESPESA PÚBLICA

Seção I **Da Geração da Despesa**

Art. 15. Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17.

Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;

II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.

§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do caput será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.

§ 3º Ressalva-se do disposto neste artigo a despesa considerada irrelevante, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 4º As normas do caput constituem condição prévia para:

I - empenho e licitação de serviços, fornecimento de bens ou execução de obras;

II - desapropriação de imóveis urbanos a que se refere o § 3º do art.182 da Constituição.

Subseção I

Da Despesa Obrigatória de Caráter Continuado

Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.

§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o caput deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art.16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.

§ 2º Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art.4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.

§ 3º Para efeito do § 2º, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente, conterà as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 5º A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º, as quais integrarão o instrumento que a criar ou aumentar.

§ 6º O disposto no § 1º não se aplica às despesas destinadas ao serviço da dívida nem ao reajustamento de remuneração de pessoal de que trata o inciso X do art.37 da Constituição.

§ 7º Considera-se aumento de despesa a prorrogação daquela criada por prazo determinado.

.....

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.159-70, DE 24 DE AGOSTO DE 2001

Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A pessoa jurídica, cujos créditos com pessoa jurídica de direito público ou com empresa sob seu controle, empresa pública, sociedade de economia mista ou sua subsidiária, decorrentes de construção por empreitada, de fornecimento de bens ou de prestação de serviços, forem quitados pelo Poder Público com títulos de sua emissão, inclusive com Certificados de Securitização, emitidos especificamente para essa finalidade, poderá computar a parcela do lucro, correspondente a esses créditos, que houver sido diferida na forma do disposto nos §§ 3º e 4º do art. 10 do Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, na determinação do lucro real do período-base do resgate dos títulos ou de sua alienação sob qualquer forma.

Art. 2º O disposto no art. 65 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, aplica-se, também, nos casos de entrega, pelo licitante vencedor, de títulos da dívida pública do Estado, do Distrito Federal ou do Município, como contrapartida à aquisição de ações ou quotas de empresa sob controle direto ou indireto das referidas pessoas jurídicas de direito público, nos casos de desestatização por elas promovidas.

.....

.....

LEI Nº 10.276, DE 10 DE SETEMBRO DE 2001

Dispõe sobre o ressarcimento das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e para a Seguridade Social - COFINS incidentes sobre insumos utilizados na fabricação de produtos destinados à exportação.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 2.202-2, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Efraim Morais, Primeiro Vice-Presidente da Mesa do Congresso Nacional, no exercício da Presidência, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Alternativamente ao disposto na Lei nº 9.363, de 13 de dezembro de 1996, a pessoa jurídica produtora e exportadora de mercadorias nacionais para o exterior poderá determinar o valor do crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento relativo às contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e para a Seguridade Social (COFINS), de conformidade com o disposto em regulamento.

§ 1º A base de cálculo do crédito presumido será o somatório dos seguintes custos, sobre os quais incidiram as contribuições referidas no **caput**:

I - de aquisição de insumos, correspondentes a matérias-primas, a produtos intermediários e a materiais de embalagem, bem assim de energia elétrica e combustíveis, adquiridos no mercado interno e utilizados no processo produtivo;

II - correspondentes ao valor da prestação de serviços decorrente de industrialização por encomenda, na hipótese em que o encomendante seja o contribuinte do IPI, na forma da legislação deste imposto.

§ 2º O crédito presumido será determinado mediante a aplicação, sobre a base de cálculo referida no § 1º, do fator calculado pela fórmula constante do Anexo.

§ 3º Na determinação do fator (F), indicado no Anexo, serão observadas as seguintes limitações:

I - o quociente será reduzido a cinco, quando resultar superior;

II - o valor dos custos previstos no § 1º será apropriado até o limite de oitenta por cento da receita bruta operacional.

§ 4º A opção pela alternativa constante deste artigo será exercida de conformidade com normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal e abrangerá, obrigatoriamente:

I - o último trimestre-calendário de 2001, quando exercida neste ano;

II - todo o ano-calendário, quando exercida nos anos subsequentes.

§ 5º Aplicam-se ao crédito presumido determinado na forma deste artigo todas as demais normas estabelecidas na Lei nº 9.363, de 1996.

§ 6º Relativamente ao período de 1º de janeiro de 2002 a 31 de dezembro de 2004, a renúncia anual de receita, decorrente da modalidade de cálculo do ressarcimento instituída neste artigo, será apurada, pelo Poder Executivo, mediante projeção da renúncia efetiva verificada no primeiro semestre.

§ 7º 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 § 6º, nos meses de setembro de cada ano, será custeado à conta de fontes financiadoras da reserva de contingência, salvo se verificado excesso de arrecadação, apurado também na forma do § 6º, em relação à previsão de receitas, para o mesmo período, deduzido o valor da renúncia.

Art. 2º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.202-1, de 26 de julho de 2001.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a contar de sua regulamentação pela Secretaria da Receita Federal.

Congresso Nacional, em 10 de setembro de 2001; 180º da Independência e 113º da República

DEPUTADO EFRAIM MORAIS

Primeiro Vice-Presidente da Mesa do Congresso Nacional,
no exercício da Presidência

PROJETO DE LEI N.º 2.796, DE 2003

(Do Sr. Adelor Vieira)

Dispõe sobre o Programa Nacional de Renovação e Reciclagem da Frota de Veículos Automotores.

DESPACHO:

APENSE-SE ESTE AO PL-2709/2003.

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões – Art. 24, II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei cria o Programa Nacional de Renovação e Reciclagem da Frota Nacional de Veículos Automotores, envolvendo o poder público, empresas privadas e usuários.

Parágrafo único. É voluntária a adesão dos entes envolvidos ao Programa.

Art. 2º Quanto à renovação da frota, o Programa prevê a troca de veículos usados por novos, 0 km, tendo por base o tipo e a idade do veículo, conforme as seguintes condições:

I – automóvel e utilitário desde que o veículo tenha vida útil igual ou superior a quinze anos

II – caminhão, microônibus e ônibus desde que o veículo tenha vida útil igual ou superior a vinte anos:

§ 1º Para efeito dessa Lei, a vida útil do veículo é contada a partir da data de sua fabricação.

§ 2º Decorridos três anos de vigência desta Lei, os períodos de vida útil dispostos nos incisos I e II cairão para dez e quinze anos, respectivamente.

Art. 3º Para fomentar o Programa cabe ao poder público:

I - instituir linha de crédito com taxa de juro menor para o usuário interessado em trocar seu veículo usado nas condições previstas nesta lei por outro 0 km;

II – reduzir a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI - incidente sobre os veículos adquiridos na forma do Programa de que trata esta Lei.

Parágrafo único. A aplicação do disposto no inciso I condiciona-se à apresentação de laudo do veículo, conforme previsto no art. 4º, I, desta Lei.

Art. 4º Compete às empresas privadas voltadas à comercialização de veículos automotores:

I – examinar o veículo usado e emitir laudo atestando sua adequação às exigências desta lei para obtenção dos benefícios;

II - intermediar a captação do veículo usado, cujo proprietário tenha aderido ao Programa;

III – em relação ao veículo captado:

a) reter a documentação;

b) remover as placas de licenciamento;

- c) recortar o número do chassis;
- d) promover a baixa no RENAVAM;
- e) emitir o comprovante de captação.

Parágrafo único. É obrigatória a apresentação do laudo de que trata o inciso I para obtenção dos benefícios previstos no art. 3º.

Art. 5º Os Centros de Reciclagem de Veículos – CRV – serão implementados pelas empresas fabricantes e encarregadoras de veículos, isoladamente ou em consórcios, para reciclar os veículos usados do Programa.

Parágrafo único. A localização e o funcionamento dos CRV devem respeitar a legislação ambiental, preservando o meio ambiente.

Art. 6º Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com dados de 2001, do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, a frota nacional em circulação é da ordem de 31,9 milhões de veículos, dos quais aproximadamente 53% foi fabricado antes de 1987. Além da idade média elevada dos veículos em geral, a precariedade do estado geral de manutenção e o baixo poder aquisitivo da população demonstram a situação da frota automotora em trânsito nas vias brasileiras.

Os dados apresentados revelam que as deseconomias resultantes são significativas no âmbito das condições ambientais, notadamente no tráfego dos grandes centros urbanos, em razão da maior emissão de partículas poluentes dos veículos fabricados antes da formulação de exigências ambientais legais de controle. Por sua vez, os acidentes de trânsito provocados por veículos velhos e sem manutenção adequada envolvem custos sociais e econômicos importantes.

No escopo internacional, tem-se 22 países com regulamentação para Centros de Reciclagem de Veículos – CRV, fundamentada em programas de inspeção veicular e/ou de renovação da frota. Diante disso, a

fabricação atual de veículos é realizada de forma a facilitar o desmonte futuro dos mesmos.

As vantagens da implantação do Programa Nacional de Renovação e Reciclagem da Frota de Veículos Automotores são irrefutáveis. No âmbito do poder público, redundam na manutenção e geração de novos empregos; na melhoria das condições ambientais e de tráfego das grandes cidades; na redução da ocorrência de acidentes de trânsito e dos prejuízos deles decorrentes; além de incentivar o uso do material reciclado na cadeia produtiva. No setor privado, destacam-se, entre os benefícios, a manutenção ou o aumento do volume de vendas diretas e indiretas de veículos; a redução do custo da matéria-prima pelo reaproveitamento de material reciclado.

Considerando a pertinência, importância e o alcance da medida, contamos com o apoio dos nobres Colegas para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 16 de dezembro de 2003.

Deputado ADELOR VIEIRA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PARECER DO VENCEDOR

O Projeto de Lei em epígrafe, assim como o seu apenso, o PL nº 2.796, de 2003, de autoria do Deputado Adelor Vieira, dispõem sobre a renovação e reciclagem da frota de veículos automotores do País. De acordo com a proposta do Deputado Milton Monti, fica proibida a circulação de veículo com idade igual ou superior a trinta anos de vida útil, exceto os veículos de coleção ou aqueles que apresentam bom estado de funcionamento, desde que circulem somente nos fins de semana, feriado, data festiva e desfile. A proibição vale também para os veículos de qualquer idade, reprovados no exame de inspeção veicular.

A proposta sugere ainda que o veículo com mais de trinta anos de uso não terá o documento de licenciamento anual renovado pelo órgão competente. Já as máquinas e equipamentos agrícolas ficam a critério do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Para o veículo que ultrapassar a idade de trinta anos fica estipulado pelo Poder Público, um bônus ao seu proprietário para aquisição de veículo novo ou semi-novo. Esse bônus, no entanto, deverá ser utilizado no prazo de até sessenta dias, a contar da data de sua emissão.

Embora a presente proposta legislativa tenha como objetivo a melhoria das condições de segurança no trânsito e do meio ambiente, principalmente nas cidades, além de fomentar a indústria automobilística brasileira, entendemos que tal proposta é injusta socialmente, visto que beneficia exclusivamente aquela pequena parcela da população brasileira que é proprietária de veículo automotor, destinando recursos públicos para facilitar a troca dos veículos. Os poucos recursos públicos disponíveis precisam ser dirigidos para solucionar os gravíssimos problemas sociais existentes em nosso País.

Face ao exposto, opino pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.709, de 2003, de autoria do Deputado Milton Monti, bem como do Projeto de Lei nº 2.796, de 2003, de autoria do Deputado Adelor Vieira, apenso.

Sala das Comissões, 15 de junho de 2005.

DEPUTADO CHICO DA PRINCESA
RELATOR DO VENCEDOR

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.709/03, e o de nº 2.796/03, apensado, nos termos do Parecer do relator, Deputado Chico da Princesa, contra os votos dos

Deputados Hélio Esteves e Marcelo Teixeira. O parecer do Deputado Humberto Michiles passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Nelson Bornier - Vice-Presidente, Affonso Camargo, Ary Kara, Beto Albuquerque, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Edinho Bez, Eliseu Padilha, Francisco Appio, Hélio Esteves, Jair de Oliveira, Lael Varella, Marcelo Castro, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Wellington Roberto, Carlos Dunga, Jurandir Boia, Marcelo Teixeira, Oliveira Filho e Reinaldo Betão.

Sala da Comissão, em 15 de junho de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

VOTO EM SEPARADO DEPUTADO HUMBERTO MICHILES

RELATÓRIO

Para análise desta Comissão de Viação e Transportes chegamos 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 financiadoras 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.

VOTO

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 disporem 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 contemple 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 24 de maio de 2005.

Deputado HUMBERTO MICHILES

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 de 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 financiadoras 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 24 de maio de 2005.

Deputado HUMBERTO MICHILES

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.709-A, de 2003, visa promover a renovação e reciclagem da frota nacional de veículos, mediante a fixação de limites à idade dos veículos em circulação e a concessão de mecanismos de estímulo fiscal e creditício que possibilitem a substituição dessa frota impedida de circular.

Pela proposta, será proibida a circulação de veículos automotores com idade igual ou superior a trinta anos, os quais deverão ser readquiridos pelo fabricante e, na sua ausência, pelo Poder Público, em condições a serem reguladas em ato do Poder Executivo. A medida não alcança os veículos de coleção ou os que se encontram em bom estado de funcionamento, cuja circulação, devidamente autorizada em licença especial concedida pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, ficará restrita a fins de semana, feriados, datas festivas e desfiles.

Ao proprietário do veículo retirado de circulação será assegurado o recebimento de bônus para aquisição de veículo novo ou semi-novo de fabricação nacional, o qual somente poderá ser aceito por empresas montadoras ou estabelecimento comercial devidamente credenciados pelo Poder Executivo. O valor do bônus será proporcional à idade do veículo automotor e sua utilização deverá ocorrer no prazo máximo de sessenta dias da data de emissão.

Além da concessão do bônus, caberá, ainda, ao Poder Público promover a abertura de linhas especiais de crédito subsidiado e a desoneração de impostos e contribuições federais incidentes sobre a produção ou comercialização dos veículos adquiridos. Ressalte-se, que a proposta veda a concessão de isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor ou de qualquer outro benefício fiscal a veículos com mais de vinte anos.

Por fim, visando ao cumprimento do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000, (Lei de Responsabilidade Fiscal) o projeto de lei atribui ao Poder Executivo a tarefa de calcular o valor da renúncia de receita fiscal decorrente de sua aprovação, tomando por base a renúncia efetivamente verificada no primeiro semestre de sua entrada em vigor. O valor da renúncia assim apurada, será compensada com recursos da reserva de contingência ou de excesso de arrecadação.

O apensado Projeto de Lei nº 2.796, de 2003, difere do projeto principal, essencialmente, pelo fato de instituir uma sistemática voluntária de renovação da frota de veículos usados, com base em critérios que variam de acordo com o tipo e idade do veículo. O programa de renovação da frota seria viabilizado pela concessão de linhas de crédito subsidiados e redução da alíquota do IPI, a serem aplicados apenas na aquisição de veículos novos.

O Projeto de Lei nº 2.709, de 2003, e seu apenso, Projeto de Lei nº 2.796, de 2003, foram submetidos à apreciação da Comissão de Viação e Transportes, onde, inicialmente, receberam parecer favorável com substitutivo elaborado pelo Relator, Deputado Humberto Michilles. Este posicionamento, contudo, não contou com o apoio da maioria dos membros da Comissão, a qual concluiu pela rejeição do projeto principal e seu apenso, na forma de Parecer Vencedor elaborado pelo Deputado Chico da Princesa.

Encaminhadas à apreciação da Comissão de Finanças e Tributação, ambas as proposições não receberam emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame do mérito, inicialmente, apreciar o projeto principal e seu apenso quanto à compatibilidade com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que “*estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira*”, aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996.

À vista do que foi descrito acima, os projetos de lei em análise propõem a criação de um programa de renovação da frota nacional de veículos, envolvendo não somente a desoneração de impostos e contribuições federais, mas também o pagamento de bônus e a concessão de linhas de crédito favorecidas. Obviamente, isso acarretará, de um lado, aumento de despesas, decorrente da concessão de bônus e do subsídio creditício incorrido nas operações de financiamento para a compra de veículos e, de outro, a redução de receita tributária federal.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2006 (Lei nº 11.178, de 20 de setembro de 2005), em seu art. 99, condiciona a aprovação de lei ao cumprimento do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), o qual, por sua vez, determina:

“Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I – demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II – estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.”

Por outro lado, o art. 16 da mesma lei, estatui que:

“Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;

II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.”

Observa-se, assim, que as proposições não estão acompanhadas dos requisitos exigidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal anteriormente citados, a saber: a estimativa da renúncia de receita e do aumento de despesas e as medidas de compensação ou a comprovação de que a renúncia e o aumento de despesa já estão contemplados no sistema de leis orçamentárias.

Na tentativa de contornar parcialmente tais impedimentos, o autor do Projeto de Lei nº 2.709, de 2003, introduziu dispositivo em que atribui ao Poder Executivo a incumbência de apurar a renúncia de receita efetivamente incorrida após seis meses de vigência da lei. Isso, obviamente, não atende ao comando do citado art. 14, da Lei de Responsabilidade Fiscal, onde se exige a apuração prévia do valor da renúncia para efeito da tramitação da proposta no Congresso Nacional, cumprindo ao proponente assegurar que a aprovação da medida não prejudicará as metas de resultados fiscais previstas na LDO. Isso também implica o desenho prévio das medidas de compensação cabíveis, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

Sob essa perspectiva, nenhum dos projetos de lei atende adequadamente às normas orçamentárias vigentes, levando-nos à inarredável constatação de que os mesmos não podem ser considerados adequados e compatíveis sob a ótica mais restrita da adequação orçamentária e financeira.

Ademais, fica também prejudicado o exame quanto ao mérito na Comissão de Finanças e Tributação, em acordo com o disposto no art. 10 da Norma Interna – CFT.

Por todo o exposto, **voto pela inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.709-A, de 2003, e do Projeto de Lei nº 2.796, de 2003.**

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2005.

Deputado Antônio Cambraia
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, unanimemente, pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2.709-A/03e do PL nº 2.796/03, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Antonio Cambraia.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Geddel Vieira Lima, Presidente; Eduardo Cunha, Luiz Carlos Hauly e Carlito Merss, Vice-Presidentes; Coriolano Sales, Delfim Netto, Enivaldo Ribeiro, Félix Mendonça, Fernando Coruja, Francisco Dornelles, João Magalhães, José Carlos Machado, José Militão, José Pimentel, Luiz Carreira, Marcelino Fraga, Max Rosenmann, Moreira Franco, Mussa Demes, Nazareno Fonteles, Osório Adriano, Pauderney Avelino, Pedro Novais, Ricardo Berzoini, Roberto Brant, Vignatti, Virgílio Guimarães, Wasny de Roure, Yeda Crusius, Antonio Cambraia, Geraldo Thadeu e Julio Semeghini.

Sala da Comissão, em 9 de novembro de 2005.

Deputado GEDDEL VIEIRA LIMA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
