

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 3.876, DE 1997

(Aposos: PL 389/1999 (PL 1.757/1999); PL 837/1999); e PL 4.889/1999

Altera o art. 66 da Lei nº 9.503/97 –
Código de Trânsito Brasileiro, criando limites
de emissão de poluentes.

Autor: Deputado Paulo Rocha

Relator: Deputado Luiz Carreira

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão para análise o Projeto de Lei (PL) nº 3.876, de 1997, que pretende alterar o art. 66 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997), para determinar que os veículos, para transitar, atendam aos limites de emissão de poluentes estabelecidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e estejam licenciados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) com a Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor.

Aposos encontram-se o PL 389/1999 (que tem por apenso o PL 1.757/1999), o PL 837/1999 e o PL 4.889/1999.

O PL 389/1999 propõe o acréscimo de um parágrafo ao art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecendo que a inspeção de segurança e de emissão de gases poluentes e ruído será feita pelos órgãos públicos competentes, sem ônus para os proprietários dos veículos.

O PL 1.757/1999 pretende alterar o art. 104 do CTB, determinando que os veículos em circulação tenham suas condições de

segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeções, na forma e periodicidade estabelecidas pelo Conama, nos aspectos ambientais, e conforme o que a seguir se relata para os itens de segurança. O PL 1.757/1999 condiciona a aprovação na inspeção de segurança para o licenciamento de veículo automotor e trata de detalhes dessa inspeção, como itens a serem verificados na inspeção, classificação dos defeitos, condições para a execução e forma de contratação, sob regime de concessão, dos serviços de inspeção, assim como regras para a fixação do valor a ser cobrado pelos serviços. Também estipula regras e prazos para a concessão e os contratos de concessão.

O PL 837/1999 altera dois dispositivos do CTB. Com a primeira alteração, pretende excluir a inspeção quanto às condições de segurança veicular da competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (art. 22, inciso III). Com a segunda, atribui unicamente ao Contran a definição da forma e periodicidade da inspeção veicular (art. 104, *caput*). Propõe, ainda, o acréscimo de § 6º ao art. 104 do CTB para determinar que o Conama estabelecerá os itens, índices e parâmetros para a inspeção quanto ao controle de emissão de gases poluentes e ruído.

O PL 4.889/1999 também altera o *caput* do art. 104 do CTB, para determinar que a inspeção técnica de veículos automotores será anual, obrigatória e realizada por ocasião do licenciamento do veículo. Estabelece, ademais, o Programa de Inspeção Técnica de Veículos Automotores, dispondo sobre seus objetivos e condições para a implementação do Programa e da inspeção. Assim, incumbe aos órgãos executivos de trânsito e meio ambiente dos estados e do Distrito Federal, entre outras atribuições conjuntas, a realização da inspeção, que poderá ser repassada aos Municípios mediante convênio. Prevê que os serviços de inspeção poderão ser realizados por empresas ou entidades especializadas, mediante contratação por processo licitatório, sob regime de concessão e por prazo determinado, fixando normas para a concessão.

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião de 15/10/2008, aprovou parecer pela rejeição do PL 3.876/1999 e seus apensos. Cabe-nos agora analisar a matéria, que ainda será submetida à Comissão de Constituição e Justiça e de Redação.

No prazo regimental, não houve a apresentação de emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os altos níveis de poluição atmosférica nos grandes centros urbanos constituem uma das mais graves ameaças ao meio ambiente e à saúde da população. Essa poluição resulta, em nosso País, de um conjunto complexo de fontes de emissão, relacionadas, principalmente, a processos industriais, transportes, queima de combustível industrial e doméstico, queimadas originadas de desmatamentos e cultura da cana-de-açúcar, geração de energia elétrica por termelétricas e incineração.

O grande desenvolvimento da indústria automobilística aliado à opção crescente pelo transporte individual colocou o automóvel no centro da questão da poluição do ar nas cidades de médio e grande porte, o que levou o Governo federal a criar o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), em 1986. Esse Programa tem tido excelentes resultados, reduzindo a emissão de poluentes de veículos novos em cerca de 97%, por meio da limitação progressiva da emissão de poluentes, da introdução de tecnologias como catalisador, injeção eletrônica de combustível e melhorias nos combustíveis automotivos.

Apesar do sucesso do Proconve, as emissões geradas por veículos automotores ainda constituem a principal parcela das emissões de gases para a atmosfera nas áreas urbanas. De acordo com o Relatório de Qualidade do Ar no Estado de São Paulo de 2007, elaborado pela Companhia de Tecnologia e Saneamento Ambiental (Cetesb), há, na região metropolitana de São Paulo, cerca de duas mil indústrias de alto potencial poluidor e uma frota registrada de aproximadamente 8,4 milhões de veículos, que são responsáveis pela emissão anual para a atmosfera de 1,5 milhão de toneladas de monóxido de carbono, 365 mil toneladas de hidrocarbonetos, 339 mil toneladas de óxidos de nitrogênio, 29,5 mil toneladas de material particulado e 8,2 mil de óxidos de enxofre. Desses totais, os veículos são responsáveis por 97% das emissões de monóxido de carbono, 97% de hidrocarbonetos, 96% de

óxidos de nitrogênio, 40% de material particulado e 32% de óxidos de enxofre. O citado Relatório conclui que o Proconve passou a ter nos anos recentes, mesmo com os novos limites de emissão, resultados mais modestos.

Estudo mais recente demonstra que a poluição provocada por veículos mata indiretamente, em média, quase 20 pessoas por dia na Região Metropolitana de São Paulo. Trata-se de pesquisa contratada pelo Ministério da Saúde e realizada pelo Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, sob a coordenação do Dr. Paulo Saldiva, conforme indica o jornal *Folha de São Paulo* (5/3/2009, p. C3). As principais doenças agravadas pela poluição são enfarto, acidente vascular cerebral, pneumonia, asma e câncer de pulmão.

Ainda de acordo com a pesquisa, que utilizou parâmetros estabelecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS), a probabilidade de uma pessoa morrer de doença cardiorrespiratória nos 39 Municípios da Região Metropolitana é atualmente de 10,9%, ao passo que, sem as emissões veiculares, cairia para 2,4%. Além das mortes, calcula-se que a poluição seja responsável por 13,1 mil internações por ano, com custos de R\$ 334 milhões, dos quais 25% são pagos pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

Outras seis regiões metropolitanas abordadas pelo citado estudo (Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Recife) também apresentaram níveis de poluentes no ar acima do limite recomendado pela OMS, que é de 10 microgramas de poluentes por metro cúbico de ar.

É preciso, portanto, a adoção de medidas mais rígidas para a redução das emissões veiculares. Certamente, a inspeção veicular não será a panacéia que transformará completamente o ar que respiramos. Medidas mais radicais, como a prioridade ao transporte público e a outras modalidades de transporte que não o rodoviário, são necessárias para cidades mais sustentáveis. Porém, a inspeção veicular será de extrema valia para não piorar ainda mais o quadro existente.

Cabe assinalar que as proposições em exame foram rejeitadas pela Comissão de Viação e Transportes, sob o argumento de haver outra proposição, de autoria daquela Comissão, pronta para ser examinada em Plenário (PL 5.979/2001). Não obstante, deve-se valorizar a iniciativa dos Deputados Paulo Rocha, Inaldo Leitão, José Carlos Aleluia, Flávio Derzi,

Cunha Bueno e Fabio Feldmann, que se anteciparam nas discussões sobre a inspeção veicular por meio das proposições em análise.

Pelo exposto, o voto é pela aprovação dos Projetos de Lei nº 3.876/1997, 389/1999, 1.757/1999, PL 837/1999 e PL 4.889/1999, na forma do Substitutivo a seguir apresentado.

Sala da Comissão, em de agosto de 2009.

Deputado Luiz Carreira
Relator

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.876, DE 1997 E APENSOS

(Apensos: PL 389/1999 (PL 1.757/1999); PL 837/1999); e PL 4.889/1999

Disciplina a Inspeção Técnica de Veículos Automotores e altera o art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º Esta Lei disciplina a Inspeção Técnica de Veículos Automotores e altera o art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2º A Inspeção Técnica de Veículos Automotores (ITVA) tem por objetivo assegurar o atendimento, pelos veículos automotores em circulação em território nacional, dos padrões de segurança, emissão de gases e partículas poluentes e ruído fixados em Lei e normas complementares do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

Parágrafo único. Os itens e procedimentos da ITVA serão definidos pelo Contran para os aspectos de segurança e pelo Conama para os aspectos de poluição.

Art. 3º A Inspeção Técnica de Veículos Automotores será realizada anualmente, sendo requisito para o licenciamento anual para veículos com três anos de fabricação ou mais.

§ 1º Para os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares, é obrigatória a realização de inspeção adicional para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança, seis meses após a ITVA.

§ 2º Independentemente da periodicidade estabelecida no *caput* e § 1º, é obrigatória a realização da ITVA sempre que ocorra modificação ou transformação da estrutura original de fábrica, alteração ou substituição de componentes de segurança do veículo ou conversão de motores para a utilização de outro combustível.

§ 3º Estão isentos da ITVA os veículos de coleção.

Art. 4º Os defeitos quanto à segurança constatados na ITVA serão classificados em:

I – muito grave;

II – grave;

III – leve.

§ 1º Serão reprovados os veículos que apresentarem qualquer defeito classificado como muito grave ou grave para os itens de segurança, ou não atenderem aos parâmetros estabelecidos pelo CONAMA para emissão de gases e partículas poluentes e ruído.

§ 2º Constatado defeito leve, o proprietário do veículo deve providenciar o devido reparo, em prazo a ser fixado pelo Contran.

§ 3º O proprietário do veículo reprovado na ITVA sujeita-se às sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

§ 4º As informações obtidas na ITVA serão incorporadas ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM.

Art. 5º A aprovação na ITVA será comprovada por meio de Certificado de Inspeção e dispositivo visual ou eletrônico fixado no veículo, de acordo com padrões definidos pelo Contran.

Parágrafo único. O Certificado de Inspeção tem validade em todo o território nacional.

Art. 6º A ITVA constitui serviço público e poderá ser prestada diretamente, de forma concorrente, pelo órgão estadual, municipal ou federal de trânsito ou por terceiros, mediante concessão.

Parágrafo único. É vedada a concessão para prestação da ITVA a empresas privadas que tenham vinculação com o setor automotivo, incluindo oficinas de reparação, empresas de fabricação e comércio de veículos e autopeças e seguradoras.

Art. 7º A ITVA será automatizada e informatizada e será realizada em estações fixas ou móveis, suficientemente equipadas para esta finalidade, conforme padrões estabelecidos pelo Contran.

§ 1º A estação de inspeção deverá ser convenientemente dimensionada e guardar relação com a frota alvo de veículos a ser inspecionada, de modo a garantir a qualidade e a eficiência dos serviços prestados aos proprietários dos veículos, atendendo, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I – dispor de arranjo organizacional e sistema administrativo-operacional que permitam seja a inspeção executada no limite do tempo fixado nas normas técnicas aplicáveis;

II – possuir local adequado para estacionamento de veículos, onde seu funcionamento não implique prejuízo ao tráfego em suas imediações;

III – dispor de área administrativa para funcionamento dos serviços de apoio às inspeções e de área de atendimento aos clientes que garanta seu conforto e segurança;

IV – apresentar distribuição racional de equipamentos que atenda às normas técnicas aplicáveis.

§ 2º Todas as máquinas, equipamentos e instrumentos utilizados nos serviços de inspeção serão verificados, periodicamente, pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO, ou por entidade por ele credenciada, conforme regulamentado pelo Contran.

§ 3º O detalhamento das atividades das estações de inspeção será expresso em manual de procedimentos, aprovado pelo Contran.

§ 4º É vedada, nas estações de inspeção, o exercício de atividade incompatível com a ITVA, incluindo as concernentes a reparação, recondiçãoamento ou comércio de veículos, peças e acessórios automotivos.

Art. 8º As inspeções serão realizadas por profissionais regularmente habilitados, conforme regulamentação do Contran e outras normas técnicas aplicáveis.

Art. 9º Os serviços de inspeção veicular já concedidos ou autorizados devem ser harmonizados, no que couber, aos termos desta Lei, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas.

Art. 10. O art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas em lei, ficando a cargo do Contran a edição de normas técnicas referentes à inspeção dos itens de segurança e do Conama a edição de normas técnicas referentes ao controle de emissão de gases poluentes e ruído. (NR)”

Art. 11. Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Luiz Carreira
Relator