



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2015**

(Apensos: PL nº 3.499/2015, PL nº 3.767/2015 e PL nº 5519/2016)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

**Autor:** Deputado Jhonatan de Jesus

**Relator:** Deputado Hugo Leal

## **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar o *caput* do art. 128 e o § 2º do art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com o objetivo de permitir a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo e considerar licenciado o veículo, independentemente da existência de débitos relativos a tributos e encargos a ele vinculados. O texto também concede anistia para as multas e penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederem a publicação da Lei que vier a originar-se desta proposta.

O autor da proposta justifica sua iniciativa afirmando que a apreensão de veículo em via pública por débito de IPVA configura abuso do poder de polícia da Administração Pública, sendo ato equivalente a “expulsar,



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

sem qualquer prévio procedimento, o contribuinte de seu lar em caso de inadimplemento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana”.

À presente proposição estão apensadas três outras, a saber:

- PL nº 3.499/2015, do Sr. Glauber Braga, que altera o § 2º do art. 131 do CTB para retirar a quitação de débitos relativos a tributos da relação de exigências para o licenciamento anual de veículo automotor;
- PL nº 3.767/2015, do Sr. Walney Rocha, que revoga o § 2º do art. 262 do CTB e acrescenta § 6º ao mesmo artigo, para excluir o pagamento de pagamento das multas impostas, taxas e encargos como condição para a restituição de veículo apreendido, bem como para impedir a remoção de veículo por débitos tributários ou multas; e
- PL nº 5.519/2016, do Sr. Ezequiel Fonseca, que inclui entre os requisitos para que o veículo seja considerado licenciado o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, bem como estabelece que o órgão máximo executivo de trânsito da União é competente para coordenar esse ressarcimento quando os danos ocorrerem em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo.

Nesta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria chegou a receber parecer favorável, com substitutivo, da Deputada Clarissa Garotinho, o qual não chegou a ser apreciado, em virtude do término da sessão legislativa de 2015. Na sequência, as propostas deverão ser apreciadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), em regime ordinário e conclusivo.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### II – VOTO DO RELATOR

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (art. 120, *caput*) e licenciado anualmente pelo mesmo órgão que tiver realizado o registro (art. 130, *caput*). O mesmo CTB condiciona a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo (necessária em caso de transferência de propriedade, por exemplo), à quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas (arts. 124, inciso VIII, e 128, *caput*), condição que também vincula o licenciamento (art. 131, § 2º).

É exatamente esse ponto que os três primeiros projetos sob exame desta Comissão desejam modificar, permitindo a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo e considerando licenciado o veículo, independentemente da existência de débitos relativos a tributos e encargos a ele vinculados, bem como impedir que o veículo seja removido quando haja débitos tributários ou de multa. Há razões para crer, contudo, que a medida não reúne mérito que recomende sua aprovação na forma como está sendo apresentada.

Quanto ao PL nº 5.519/2016, trataremos ao final, por tratar de objeto distinto dos demais que constam no presente processo, embora também proponha a alteração do art. 131 do CTB.

Os órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal têm a responsabilidade de emitir os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União (arts. 19, inciso VII, e 22, inciso III, do CTB). Ao desvincular o registro e o licenciamento anual do veículo da quitação de tributos e encargos, as propostas em foco admitem, como consequência, que os departamentos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal se vejam na obrigação de realizar essas tarefas sem receberem por elas.

No caso do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), citado nas justificações das propostas, é importante destacar que, conforme dispõe o art. 155, inciso III, da Constituição Federal, a



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

competência para a sua instituição é dos Estados e do Distrito Federal, constituindo-se em uma das principais fontes de receita desses entes e, também, dos Municípios, vez que parte da arrecadação é rateada entre estes entes, na proporção direta da respectiva frota de veículos registrados. Nesse caso, a eventual perda de arrecadação viria diminuir ainda mais a já combatida capacidade de investimento dos governos.

Desvincular o pagamento do IPVA do licenciamento anual significa, na prática, estimular o não pagamento, uma vez que as alternativas existentes para a garantir a arrecadação, como a inscrição dos devedores no cadastro da dívida ativa, resultam em processos demorados e, até certo ponto, pouco eficazes, visto que muitos contribuintes preferem não recolher o tributo e aguardar eventuais programas de negociação de débitos fiscais, sempre levados a cabo pelas secretarias de fazenda. Trata-se, assim, de um estímulo reverso, isto é, em vez de incentivar uma atitude positiva, que é o pagamento do montante devido, estimula-se a atitude negativa, que é a inadimplência. Lembramos ainda que o não pagamento do IPVA não impede a propriedade do veículo, mas tão somente da circulação em vias públicas.

Não podemos concordar também com alegação de ser a apreensão do veículo inconstitucional, por ferir o art. 5º, inciso LIV, da Carta Magna (ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal), visto que a apreensão do veículo não se confunde com a expropriação. De qualquer forma, eventual questão envolvendo ofensa à Constituição não diz respeito ao mérito da CVT e será analisada por ocasião da apreciação da matéria pela CCJC. É importante lembrar que o instituto da apreensão que consta no CTB foi revogado pela recente Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, embora entre em vigor apenas em novembro deste ano, não cabendo a aplicação dessa medida no âmbito do CTB, inclusive no caso de veículo com licenciamento vencido; neste caso, aplica-se a medida administrativa de remoção do veículo ao depósito, até que este seja regularizado pelo seu proprietário.

Cabe destacar ainda que o uso das vias públicas e a organização do trânsito depende tanto de investimentos quanto do correto cumprimento das normas legais e regulamentares. Somos um dos países que mais mata no trânsito com mais de 40.000 (quarenta mil) pessoas mortas todos os anos mais cerca de 500.000 (quinhentas mil) com sequelas permanentes. Retirar a exigência do pagamento do IPVA será estimular a inadimplência de



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

uma parte da sociedade em detrimento de outra parte que cumpre com suas obrigações e tem consciência de sua responsabilidade como cidadão, em prejuízo à segurança no trânsito.

Pelos mesmos motivos elencados acima, não podemos considerar razoável o não recolhimento ao depósito, conforme propõe o PL nº 3.767/2015, de veículos que estejam em débitos de tributos e de multas. Se o fizermos, estaremos desestruturando totalmente o sistema de trânsito no país e colocando os Estados e Municípios em situação ainda mais complicada, eis que estes são os principais impactados com as medidas propostas. Não podemos esquecer que o art. 262 do CTB, que se pretende alterar pelo PL nº 3.767/2015, foi revogado pela Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, conforme já mencionado.

Não obstante o entendimento que não é possível fazer essa desvinculação, conforme propõem o PL 3.498/2015 e seus apensados o PL nº 3.499/2015 e PL nº 3.767/2015, é razoável que se crie uma alternativa que não ocasione tanto impacto na vida do proprietário e que lhe dê a possibilidade de regularização sem que o veículo seja recolhido a depósito, pelo menos na primeira abordagem em que se constate a irregularidade. Muitas vezes o vencimento do IPVA é muito próximo do vencimento do licenciamento, podendo gerar dificuldades para os proprietários de veículos automotores, que acabam tendo seus veículos recolhidos pelos órgãos de fiscalização logo que o licenciamento vence, sendo que muitos desses veículos são instrumento de trabalho, sem os quais sequer esse proprietário terá condições de juntar recursos para quitar os débitos pendentes. Tal proposta não prejudica os Estados, tendo em vista que não estamos interferindo no IPVA, que é de responsabilidade estadual, mas tão somente na aplicação da medida administrativa que é regra de trânsito. Caso o cidadão não regularize seu veículo e seja abordado novamente num interstício entre 15 dias e 12 meses da data da infração a multa da nova infração poderá ser cobrada em dobro e o veículo removido ao depósito.

Quanto à proposta de que se insira a exigência do ressarcimento de danos causados a bens do patrimônio público, conforme dispõe o PL nº 5519/2016, entendemos não ser razoável, sendo que esse tipo de ação tem procedimentos distintos das regras processuais do CTB. É importante destacar que as exigências contidas no art. 131 do CTB para que o veículo seja considerado licenciado têm relação direta com a situação do



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

veículo, o que não é o caso da proposta contida no referido Projeto de Lei. Existem outros meios de cobrança que podem ser utilizados pelo Poder Público.

Diante do exposto, estamos propondo um substitutivo incluindo dois parágrafos no art. 230 do CTB, para excepcionar a aplicação da medida administrativa prevista no inciso V daquele artigo no caso de veículo registrado que não esteja devidamente licenciado, de forma que, na primeira abordagem, caso não haja multas vencidas, haverá apenas a aplicação da penalidade de multa. Se o proprietário não regularizar o veículo e for abordado novamente, será aplicada a medida administrativa de remoção ao depósito e a multa será aplicada em dobro. Não aplicamos a mesma medida no caso de veículo não registrado, visto que não existe cadastro desse veículo junto ao DETRAN, o que poderia levar a não imputação da penalidade ao infrator e o desinteresse no registro. Além disso, caso de veículos novos, o CONTRAN, por meio da Resolução nº 04/1998 (e suas alterações), definiu regras para o trânsito desses veículos, com base no art. 132 do CTB, o que evita o recolhimento do veículo no interstício entre a compra e o devido registro no local de destino.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, quanto ao mérito, somos pela **rejeição** do PL nº 5.519/2016 e pela **aprovação** do PL nº 3.498/2015 e de seus apensos, PL nº 3.499/2015 e PL nº 3.767/2015, na forma do **Substitutivo** em anexo.

Sala da Comissão, 10 de outubro de 2016.

**Deputado HUGO LEAL - PSB/RJ**  
**Relator**



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### **Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.498, DE 2015**

(Apensos: PL nº 3.499/2015 e PL nº 3.767/2015)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para dispor sobre a medida administrativa de remoção de veículo automotor no caso do inciso V do art. 230, que trata da infração por conduzir veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para dispor sobre a medida administrativa de remoção de veículo automotor no caso do inciso V do art. 230, que trata da infração por conduzir veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado.

Art. 2º O art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 230. ....

.....  
§ 3º *A medida administrativa de remoção do veículo de que trata o art. 230, inciso V, no caso de veículo registrado que não esteja devidamente licenciado, somente será aplicada se houver reincidência, nessa conduta, no período de 15 (quinze) dias até 12 (doze) meses após a data da infração, situação em que a penalidade de multa será aplicada em dobro, na forma definida pelo CONTRAN.*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

*§ 4º O benefício previsto no § 3º somente será concedido se não houver débito de multas vencidas no prontuário do veículo.” (NR)*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 10 de outubro de 2016.

**Deputado HUGO LEAL - PSB/RJ**  
**Relator**