

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.017, DE 2009

(APENSADOS OS PROJETOS DE LEI Nºs 685/03, 1.590/03, 1.654/03, 1.769/03, 1.791/03, 3.891/04, 3.998/04, 4.937/05, 1.144/07, 1.433/07, 3.335/08, 3.832/08, 3.970/08, 4.538/08, 7.180/10, 2.348/11, 3.469/12, 4.330/12, 5.772/13 e 7.144/14)

Altera a redação do art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para alterar procedimentos relativos à baixa veicular.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Para exame desta Comissão comparece o Projeto de Lei nº 5.017, de 2009, oriundo do Senado Federal e de autoria da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito – CPMI – do Desmanche, o qual tenciona alterar o *caput* e acrescentar parágrafos ao art. 126 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, visando estabelecer procedimentos relativos à baixa de veículos irrecuperáveis.

Por ter origem no Senado Federal, a citada proposição passou a ser a principal e a ela foram apensados outros quinze projetos que já tramitavam na Câmara dos Deputados. Posteriormente, mais cinco projetos foram anexados, totalizando vinte e uma proposições em tramitação conjunta.

Conforme a proposição principal, no *caput* do art. 126 do CTB define-se o prazo de sessenta dias para que o proprietário de veículo irrecuperável requeira a baixa de seu registro.

No § 1º – renumeração do parágrafo único – mantém-se a obrigatoriedade de baixa pela seguradora ou pelo adquirente de veículo destinado à desmontagem, porém apenas quando estes sucederem ao proprietário “em caráter definitivo”.

Nos demais dispositivos, fica estabelecido: 1) definição, pelo CONTRAN, dos procedimentos para declaração de irrecuperabilidade veicular, inclusive devido ao desgaste natural; 2) ocorrência da baixa independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, que serão lançados, de acordo com o fato gerador, ao respectivo contribuinte; e 3) possibilidade de requerimento da baixa pelo órgão de trânsito, ao se completarem cinco anos sem o licenciamento do veículo, assegurado ao proprietário o prazo de sessenta dias, após notificação, para regularizar a situação.

Apensados à proposição principal encontram-se os Projetos de Lei nºs 685/03, 1.590/03, 1.654/03, 1.769/03, 1.791/03, 3.891/04, 3.998/04, 4.937/05, 1.144/07, 1.433/07, 3.335/08, 3.832/08, 3.970/08, 4.538/08, 7.180/10, 2.348/11, 3.469/12, 4.330/12, 5.772/13 e 7.144/14.

O **Projeto de Lei nº 685, de 2003**, de autoria dos Deputados Paulo Pimenta, Rubinelli e Antônio Carlos Biscaia, tem por objetivo promover modificações nos arts. 126 e 243 do CTB, com o intuito de regular a baixa de veículos roubados ou irrecuperáveis, de forma a criar instrumentos que dificultem as ações criminosas nesse setor.

A alteração pretendida no art. 126 enseja prever a possibilidade da baixa de veículo roubado, que teria características especiais, a fim de permitir seu cancelamento na eventualidade de se recuperar o automotor. Também determina que o veículo recuperado, após roubo, já sob propriedade de seguradora – mediante pagamento de indenização ao segurado – só possa ser comercializado como sucata, sendo necessário proceder-se à baixa definitiva de seu registro.

Na nova redação pretendida para o art. 243 do CTB, passaria a vigorar o prazo de trinta dias para que as seguradoras comuniquem ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total de veículo, além de lhe devolver as respectivas placas e documentos. Por sua vez, a infração a esse dispositivo passaria a ser considerada gravíssima.

O **Projeto de Lei nº 1.590, de 2003**, de autoria do Deputado Neuton Lima, acrescenta dispositivo ao art. 126 do CTB, de forma a obrigar que o veículo considerado irrecuperável pela seguradora, ou em relação ao qual a mesma tenha emitido laudo de perda total, seja recolhido ao depósito do órgão de trânsito, para posterior prensagem.

O **Projeto de Lei nº 1.654, de 2003**, de autoria do Deputado Carlos Alberto Leréia, também tenciona modificar o art. 126 do CTB, inovando no que se refere à possibilidade de baixa do registro de veículo roubado, que poderia ser cancelada, em favor do proprietário, quando encontrado o veículo.

O **Projeto de Lei nº 1.769, de 2003**, de autoria do Deputado Dr. Heleno, ainda por meio de alterações no art. 126 do CTB, passa a exigir a realização, por entidade credenciada pelo INMETRO, de inspeção técnica nos veículos envolvidos em acidentes, de forma a classificar o nível dos danos. Feita a inspeção, a entidade credenciada emitiria Certificado de Segurança Veicular, onde se inscreveria o tipo de dano sofrido pelo veículo, se pequeno ou médio, ou, ainda, grande (perda total). Tal certificado deveria ser apresentado ao órgão de trânsito para expedição de novo registro, o qual conteria a anotação de sinistro. A iniciativa veda a participação de empresas seguradoras nas entidades responsáveis pela inspeção técnica e determina, por fim, que na hipótese de o certificado de segurança atestar perda total, seja tal certificado encaminhado ao órgão de trânsito para que se efetue a baixa na documentação do veículo, o qual, só então, poderia ser vendido, já como sucata.

O **Projeto de Lei nº 1.791, de 2003**, de autoria da Deputada Almerinda de Carvalho, busca proibir a comercialização de veículos "sinistrados com perda total", bem como responsabilizar as seguradoras pela completa inutilização desses veículos e pela baixa de sua documentação.

O **Projeto de Lei nº 3.891, de 2004**, cujo autor é o Deputado Takayama, inclui artigo no capítulo das disposições finais e transitórias do CTB, para determinar que os veículos sinistrados, definitivamente desmontados, com laudo de perda total ou sucateados somente sejam levados à hasta pública se acompanhados de nota fiscal, onde conste o número do chassi do automotor.

O **Projeto de Lei nº 3.998, de 2004**, outro de autoria do Deputado Takayama, também acrescenta artigo ao capítulo das disposições finais e transitórias do CTB, mas com o intuito de obrigar que a comercialização de peças ou sucatas de veículos irrecuperáveis ocorra sob o controle do órgão executivo de trânsito.

O **Projeto de Lei nº 4.937, de 2005**, do Deputado Jorge Pinheiro, obriga as seguradoras a encaminhar pedido de baixa de veículo com laudo de perda total junto ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, assim como os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito a proceder à baixa dos veículos apreendidos e recolhidos em depósito, desde que não possuam condições técnicas ou documentais para circular. A proposta tenciona, ainda, obrigar os órgãos de trânsito a providenciar a prensagem dos veículos cuja baixa tenha sido solicitada, devendo o Poder Executivo expedir os procedimentos necessários para a realização de tal tarefa.

O **Projeto de Lei nº 1.144, de 2007**, de autoria do Deputado Dagoberto, busca promover alterações nos arts. 126, 240 e 243 do CTB, para ampliar as situações em que é obrigatória a baixa de veículo, bem como especificar os prazos e os responsáveis pela referida baixa, o proprietário ou companhia seguradora, além de diferenciar as respectivas penalidades em caso de descumprimento.

O **Projeto de Lei nº 1.433, de 2007**, de autoria do Deputado Willian Woo, tenciona alterar a redação do art. 126 do CTB, de forma a acrescentar a hipótese de “declarado de perda total” entre as situações de obrigatoriedade da baixa, além de alterar a redação de “definitivamente desmontado” para “definitivamente desmontado legalmente”.

Além disso, estabelece que a obrigação pela baixa é da seguradora, nos casos em que esta suceder ao proprietário, mesmo que o veículo seja destinado ao desmanche. Acrescenta, ainda, mais um artigo ao CTB, de forma a caracterizar como crime contra a fé pública, com pena de reclusão e suspensão das atividades, a conduta de seguradora que, sendo sucessora do proprietário, deixar de providenciar a devida baixa de veículo.

O **Projeto de Lei nº 3.335, de 2008**, cujo autor é o Deputado Dr. Ubiali, estabelece a baixa obrigatória no RENAVAM quando da realização de leilão de veículos apreendidos e não reclamados por seus proprietários, desde que sejam leiloados como sucata. Adicionalmente determina que a vistoria dos órgãos executivos de trânsito defina quais dos veículos a serem leiloados têm condições de permanecer em circulação.

O **Projeto de Lei nº 3.832, de 2008**, de iniciativa do Deputado Valdir Colatto, acrescenta parágrafos ao art. 126 do CTB, estabelecendo critérios para a baixa de veículos e determinando que, caso não haja interesse na desmontagem de veículo irrecuperável, sua carcaça deverá ser recolhida ao depósito do órgão executivo de trânsito, que deverá providenciar sua prensagem. Estabelece, ainda, que os veículos roubados também deverão ter seus registros baixados, além da divulgação pelo órgão executivo de trânsito dos números desses registros.

Já o **Projeto de Lei nº 3.970, de 2008**, de autoria do Deputado Renato Amary, também por meio de alteração no CTB, tem por objetivo estabelecer a prensagem de todos os veículos irrecuperáveis que tenham sofrido perda total em razão de sinistro, bem como daqueles veículos irrecuperáveis que tenham sido apreendidos pelas autoridades competentes e não regularizados no prazo legal. Além disso, tenciona proibir a venda, por meio de licitação ou leilão público, de carcaça, partes ou peças dos veículos sinistrados ou apreendidos.

O **Projeto de Lei nº 4.538, de 2008**, cujo autor é o Deputado Reinaldo Nogueira, tem por objetivo proibir a desmontagem e a venda de peças de veículos segurados que tenham sofrido sinistro com perda total. Adicionalmente, estabelece que a companhia seguradora somente possa vender tais veículos como sucata, para posterior prensagem em estabelecimentos específicos.

O **Projeto de Lei nº 7.180, de 2010**, de autoria do Deputado Lupércio Ramos, busca fixar regra para a transferência de registro, do segurado para a seguradora, em caso de roubo ou furto de veículo segurado. A referida proposição tem a finalidade de oferecer solução para o problema da imposição de multas e encargos a cidadão ou pessoa jurídica cujo veículo, furtado ou roubado, tenha sido contratualmente transferido à empresa seguradora, após pagamento de indenização. Alega-se que tal problema vem acontecendo em virtude de os órgãos executivos de trânsito dos Estados se declararem impedidos, pela lei, de proceder ao registro da transferência e de

expedir novo certificado de registro de veículo enquanto certos requisitos, impossíveis de serem cumpridos para veículos roubados ou furtados, não forem atendidos.

Para tanto, estabelece que: 1) quando esta suceder ao proprietário é dever da seguradora, no prazo de até trinta dias, apresentar ao órgão executivo de trânsito os documentos exigidos para a expedição, em seu nome, de novo Certificado de Registro de Veículo; e 2) a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo dependerá da apresentação do comprovante de pagamento da indenização securitária, do boletim de ocorrência de roubo ou furto do veículo, que poderá ser substituído por registro ativo de alerta de roubo ou furto de veículo no RENAVAM, e do Certificado de Registro de Veículo anterior, do Certificado de Licenciamento Anual e do comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, **contraídos até a data do roubo ou furto do veículo**, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

O **Projeto de Lei nº 2.348, de 2011**, cujo autor é o Deputado Diego Andrade, possui conteúdo muito próximo ao do PL nº 1.144/07, com alguns acréscimos. São inseridos mais dois incisos ao art. 126 do CTB, além de outras alterações e ampliação dos parágrafos propostos, o que inclui diretamente os veículos indenizados integralmente, mas considerados como sinistrados parcialmente. Também é alterada, de grave para gravíssima, a natureza das infrações propostas nos arts. 240 e 243 do CTB.

O **Projeto de Lei nº 3.469, de 2012**, do Deputado Enio Bacci, autoriza o leilão de veículos furtados apreendidos pelas polícias civis, quando não retirados pelos proprietários no período de noventa dias. Estabelece que o leilão seja divulgado com antecedência mínima de dez dias, devendo ser disponibilizada pela polícia civil lista dos veículos apreendidos que irão a leilão. Justifica-se a proposta como meio de combater a superlotação de pátios de recolhimento.

O **Projeto de Lei nº 4.330, de 2012**, do Deputado Pastor Marco Feliciano, assim como outros projetos relatados, tenciona proibir o desmanche e a venda de peças usadas de motocicletas e automóveis. Para tanto, determina a prensagem desses veículos, quando considerados irrecuperáveis.

O **Projeto de Lei nº 5.772, de 2013**, da Comissão de Legislação Participativa, tenciona incluir no CTB a definição de “sucata”, bem como acrescentar dois artigos para tratar da baixa dos veículos considerados como sucata e de sua venda. Essa alienação ocorreria mediante carta-convite ou pregão, com destinação dos recursos arrecadados para o fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, previsto no art. 320 do Código.

Por fim, o **Projeto de Lei nº 7.144, de 2014**, do Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, como proposição autônoma, dispõe sobre a destinação de veículos automotores terrestres em fim de vida útil, incluindo as exigências para credenciamento dos estabelecimentos que atuam no ramo da desmontagem de veículos e de comercialização das respectivas partes e peças ou de reciclagem de veículos ou materiais irrecuperáveis, os procedimentos a serem cumpridos pelos estabelecimentos credenciados, as infrações administrativas decorrentes do descumprimento das obrigações previstas e as penalidades correspondentes.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, as proposições serão encaminhadas para a análise das Comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado – CSPCCO, e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

Em virtude da apensação do PL nº 1.433/07, que trata de matéria penal, as proposições passaram a estar sujeitas à apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados, devendo a CCJC manifestar-se também quanto ao seu mérito.

No prazo regimental em que as proposições estiveram abertas à apresentação de emendas, estas não foram apresentadas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Muitas das proposições sob análise já receberam, nesta Comissão, pareceres apresentados pelos eminentes Deputados Devanir Ribeiro, Mário Negromonte e Camilo Cola, os quais não chegaram a ser apreciados pelo plenário deste Órgão Técnico.

Cumpre-nos, agora, examinar o mérito das vinte e uma proposições de forma conjunta. Para tanto, adotaremos como parte de nosso voto, desde que consideremos pertinentes e adequadas para o trato da matéria e não tenham sido superadas por legislação posterior, várias manifestações dos relatores que nos antecederam.

Quanto ao **Projeto de Lei nº 5.017/09**, principal, julgamos desnecessário instituir o prazo de sessenta dias para que o proprietário de veículo irrecuperável requeira a baixa de seu registro, visto que o CONTRAN, cumprindo determinação do art. 126 do CTB, já fixou tal prazo em quinze dias, nos termos da Resolução nº 11, de 23 de janeiro de 1998, alterada pela Resolução nº 179, de 07 de julho de 2005.

No que se refere a manter a obrigatoriedade de baixa pela seguradora ou pelo adquirente de veículo destinado à desmontagem, porém apenas quando estes sucederem ao proprietário “em caráter definitivo”, julgamos mais claro e adequado que se estabeleça que tal obrigação seja da companhia seguradora, quando esta suceder ao proprietário, ainda que o veículo seja destinado à desmontagem. Ademais, deve-se lembrar que a atual regulamentação do CONTRAN determina que os procedimentos de baixa de veículos irrecuperáveis sejam efetivados antes da venda do veículo ou sua destinação final.

Quanto à pretensão de se atribuir ao CONTRAN a definição dos procedimentos para declaração de irrecuperabilidade veicular, inclusive devido ao desgaste natural, consideramos ser uma atribuição indevida, na medida em que a questão de irrecuperabilidade, especialmente quando se aborda o desgaste natural, é muito mais econômica do que técnica. Entendemos que cabe ao poder público estabelecer condições mínimas de conservação e segurança para que os veículos possam ser aprovados para o trânsito em vias públicas. Por outro lado, ao pretendemos estabelecer, por mandamento legal, regras para declarar um veículo desgastado como irrecuperável, estaríamos violando o direito de seu proprietário de realizar as reformas necessárias e, então, submeter o veículo a nova vistoria.

Quanto à possibilidade de requerimento da baixa pelo órgão de trânsito, ao se completarem cinco anos sem o licenciamento do veículo, julgamos que essa medida contribui para evitar que esses veículos

sirvam como base para a clonagem de outros. Concordamos, ainda, em assegurar ao proprietário o prazo de sessenta dias, após notificação, para regularizar a situação.

Julgamos positiva, com os devidos ajustes, a iniciativa de se possibilitar a baixa do veículo irrecuperável independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, como forma de desburocratizar esse procedimento. Deve-se ressaltar, entretanto, que os débitos deverão ser lançados, de acordo com o fato gerador, ao respectivo contribuinte responsável.

Sobre o **Projeto de Lei nº 685/03**, em que pese a boa intenção do autor, acreditamos que a proposta de se possibilitar a baixa provisória de veículo roubado em nada contribuiria para o combate à ação de criminosos. Essa conclusão decorre do fato de que já são inscritos no RENAVAM os alertas de roubo ou furto do veículo, bastando à autoridade pública que esteja procedendo à fiscalização policial ou de trânsito recorrer ao mencionado Registro.

Relevante apontar, apenas, que a atualidade e confiabilidade dessas informações dependem do grau de interação dos órgãos policiais com o sistema controlado pelo órgão executivo de trânsito da União. Nesse sentido, cabe destacar que, especialmente nos últimos anos, tem ocorrido uma significativa melhora na integração dos diversos bancos de dados das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, notadamente em âmbito estadual e federal.

No que diz respeito à sugestão de se levar à sucata o veículo roubado e recuperado cujo proprietário já tenha sido ressarcido pela seguradora, somos da opinião de que se trata de medida draconiana. Cabe lembrar que, muitas vezes, um veículo roubado é encontrado em perfeito estado de conservação e funcionamento, não fazendo sentido seu sucateamento. Tal determinação contribuiria apenas para aumentar ainda mais os prejuízos decorrentes do furto ou roubo do veículo.

Em virtude do eventual comportamento ilegítimo de uma ou outra companhia de seguros, não seria viável estabelecer mandamento que prejudicasse o conjunto de seguradoras, como se todas estivessem dispostas a transgredir a lei. Ademais, em última instância, os prejudicados seriam todos os proprietários de veículos, na medida em que os prêmios dos seguros certamente seriam substancialmente reajustados com a entrada em vigor de medida dessa natureza.

Entretanto, um aspecto importante a ser observado é o esclarecimento dessa situação a eventuais compradores de veículos que tenham sido roubados, indenizados por seguradora e, posteriormente, recuperados, de modo que eles estejam cientes das prováveis restrições que o

automotor possa vir a ter. Uma dessas restrições é a impossibilidade de efetuar um novo seguro para o bem adquirido, na medida em que as próprias seguradoras compartilham cadastros de veículos sinistrados, não acatando nova apólice para aqueles que já foram objeto de indenização integral.

Dessa forma, achamos conveniente estabelecer a obrigação de emissão de novo certificado de registro de veículo quando da retirada da queixa de furto ou roubo, como também, nos casos em que a companhia seguradora suceder ao proprietário, determinar a inserção de observação, no referido certificado, esclarecendo que o veículo foi sinistrado por roubo e recuperado.

Adicionalmente, julgamos necessária a realização de nova vistoria que permita assegurar as condições de segurança desses veículos roubados e posteriormente recuperados, visto que, além do simples roubo, tais veículos também podem ter sofrido danos em sua estrutura e equipamentos de segurança. Assim sendo, consideramos adequada a remissão ao art. 106 do CTB, que prevê a expedição de certificado de segurança veicular, por instituição técnica credenciada ou entidade de metrologia legal, para a expedição de novo certificado de registro para o veículo.

Quanto ao estabelecimento de prazo, na lei, para que a seguradora comunique ao órgão executivo de trânsito a perda total do veículo, reiteramos que julgamos a medida desnecessária, em virtude de o CONTRAN, cumprindo determinação do art. 126 do CTB, já haver fixado tal prazo em quinze dias, nos termos da Resolução nº 11/98, alterada pela Resolução nº 179/05.

Julgamos conveniente, no entanto, a alteração proposta na tipificação da infração prevista no art. 243 do CTB, de grave para gravíssima, quando o responsável deixar de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado, especialmente em razão das seríssimas consequências que podem advir dessa conduta.

Aproveitando o ensejo da alteração no art. 243 do CTB, consideramos também oportuno alterar a redação do art. 240, que, inadequadamente, cuida de tipificar como infração a atitude de “não se promover a baixa do veículo”, quando, na verdade, o correto seria tipificar como infração a atitude de “não se requisitar a baixa do veículo”. Esta é providência do particular – proprietário, seguradora ou adquirente do veículo destinado à desmontagem –, aquela, do agente público a serviço da repartição de trânsito.

Quanto ao **Projeto de Lei nº 1.590/03**, que propõe o recolhimento de veículo considerado irrecuperável ou com laudo de perda total ao depósito do órgão de trânsito, para posterior prensagem, notamos que a

intenção é de sequer permitir a comercialização dos veículos danificados ou de suas peças, imaginando que, ao determinar o recolhimento e a prensagem desses bens, estará colocando o mercado irregular de autopeças e veículos em estado de inanição.

Tal suposição seria admissível em um mundo ideal, onde todos cumprissem a lei. Mas se todos cumprissem a lei, por que estaríamos a cuidar de uma sugestão como essa?

Parece inverossímil esperar que todo proprietário de veículo gravemente danificado, diante do prejuízo já sofrido, também se conforme em perder a oportunidade de negociar os restos e as peças desse veículo.

Acreditamos que, rapidamente, seria formado um mercado negro de fornecimento e compra de peças usadas, com periculosidade maior do que o mercado hoje existente, apesar de todas as restrições que a ele se possa fazer.

A par do risco acima citado, é também importante lembrar que inúmeros proprietários, especialmente os de veículos com alguns anos de uso, que nenhuma relação têm com os crimes de adulteração ou roubo de veículos, seriam bastante sacrificados com a diminuição da oferta de peças usadas e com o consequente aumento do preço dessas peças.

Outra crítica que fazemos à proposta é seu absoluto desrespeito ao direito de propriedade. Por que razão “social” dever-se-ia impedir alguém de obter recursos com a venda de seu veículo ou de partes dele? Porque há quadrilhas que se aproveitam da ineficiência da polícia, da incapacidade de fiscalização da Administração – e até dos preços abusivos que muitas vezes são cobrados pelas peças originais de reposição – para atender uma demanda sequiosa por automóveis e peças veiculares de baixo custo? Ora, há criminosos explorando quase todo tipo de atividade que rende lucro. Se partirmos para impedir todo comércio que esteja sujeito à ação de criminosos, desintegraremos a economia.

Por fim, se julgamos improvável o sucesso da proposta no combate à criminalidade no setor de veículos, consideramos muito provável seu efeito deletério no mercado de seguros. Além de não acreditarmos que o projeto seja capaz de proporcionar redução no roubo de veículos, o que poderia diminuir o custo dos seguros, parece-nos quase inevitável que, na hipótese de aprovação do projeto, o preço da contratação de seguro sofra elevação substancial, já que as seguradoras não poderiam mais comercializar os veículos que lhes são transmitidos após o pagamento das apólices.

Do mesmo modo que o Projeto de Lei nº 1.590/03, o **Projeto de Lei nº 4.937/05** pretende solucionar o problema da criação dos chamados “clones” ou “dublês” – que são os automotores que contam com

estruturas e peças de veículo roubado acopladas a chassi de veículo acidentado, permanecendo com a identificação e os documentos deste último – obrigando a prensagem dos veículos sinistrados com laudo de perda total, bem como daqueles apreendidos e considerados inadequados para circular nas vias públicas, sendo vedado o reaproveitamento de qualquer parte, peça ou componente do veículo, independentemente de seu estado.

Ainda na linha do Projeto de Lei nº 1.590/03, os **Projetos de Lei nºs 3.970/08, 4.538/08 e 4.330/12**, buscam combater os crimes envolvendo salvados por meio da prensagem de todos os veículos irrecuperáveis que tenham sofrido perda total em razão de sinistro, bem como daqueles apreendidos e não regularizados no prazo legal, de forma que seria inviabilizada a comercialização de carcaças, partes ou peças desses veículos. Adicionalmente, verifica-se uma falha na redação do Projeto de Lei nº 3.970/08, ao tentar proibir a venda desses itens “por meio de licitação ou leilão público”, de modo que as outras formas de negociação acabariam sendo permitidas.

Pela similaridade das propostas, reiteramos para os Projetos de Lei nºs 4.937/05, 3.970/08, 4.538/08 e 4.330/12 todos os argumentos já apresentados na análise do Projeto de Lei nº 1.590/03.

O **Projeto de Lei nº 1.654/03** tem objetivo similar ao proposto em um dos dispositivos do Projeto de Lei nº 685/03, qual seja a possibilidade de baixa do registro de veículo roubado, que poderia ser cancelada, em favor do proprietário, quando encontrado o veículo. Voltamos, por isso, a reiterar as palavras acima escritas: “já são inscritos no RENAVAM os alertas de roubo ou furto do veículo, bastando à autoridade pública que esteja procedendo à fiscalização policial ou de trânsito recorrer ao mencionado Registro”.

Quanto ao **Projeto de Lei nº 1.769/03**, que também tenciona extinguir as possibilidades de se produzirem os veículos “dublês”, consideramos que, infelizmente, parece bastante improvável que se consiga implementar tal medida, qual seja, a criação de entidades de inspeção técnica, destinadas a classificar o grau do dano sofrido por todos os veículos envolvidos em acidentes de trânsito.

Trata-se de providência grandiosa, pretensiosa mesmo. Difícil imaginar os milhares de veículos que se envolvem diariamente em pequenos, médios ou grandes acidentes tendo que ser conduzidos até as instalações de órgão ou entidade credenciada pelo INMETRO. Mais difícil ainda é conceber ser possível ao órgão executivo de trânsito do Estado emitir novo certificado de registro para o veículo, sempre que este se envolver em acidente de trânsito.

Por fim, restaria perguntar qual o interesse do proprietário em encaminhar seu veículo à entidade de inspeção técnica? Sabendo que no novo certificado de registro do veículo iria constar observação quanto ao dano sofrido, fato que desvalorizaria o automotor, natural que ignore a determinação legal e recorra à oficina de sua confiança, para proceder à recuperação do veículo, sem nada comunicar às autoridades.

O **Projeto de Lei nº 1.791/03**, da mesma forma que a proposição anterior, pretende evitar a produção de veículos "dublês". Para isso, proíbe as seguradoras de comercializar veículos para os quais tenham conferido laudo de perda total, além de atribuir às seguradoras a responsabilidade pela "completa inutilização" desses veículos.

Ocorre que não é função das companhias de seguro promover a desmontagem e inutilização do veículo cuja propriedade lhe tenha sido transmitida, em razão do pagamento do seguro. Daí não se proibir, hoje, a comercialização do veículo, no estado em que se encontra, para ferros-velhos, oficinas e revendedores de autopeças, a fim de que estes executem aqueles procedimentos.

O que entendemos adequado no referido projeto, é a determinação expressa, em texto de lei, de que as seguradoras são as responsáveis pela baixa dos veículos sinistrados com laudo de perda total. Julgamos, no entanto, que a forma correta de inserção desse dispositivo seria por meio de alteração na redação do parágrafo único do art. 126 do CTB, retirando a figura do "adquirente do veículo destinado à desmontagem".

Cabe lembrar que na regulamentação do referido art. 126 o CONTRAN, por meio da Resolução nº 11/98, já exclui, na prática, a possibilidade de baixa por esse "adquirente", ao estabelecer, no § 1º do art. 1º, que "*os procedimentos previstos neste Artigo deverão ser efetivados **antes da venda do veículo** ou sua destinação final*".

Ora, se a baixa de veículo sinistrado com laudo de perda total deve ser efetivada antes de sua venda, é claro que cumpre à seguradora, a legítima sucessora do proprietário em caso de indenização integral, a solicitação desse procedimento. Assim, a adequação de redação do Código de Trânsito contribuiria para sanar possíveis equívocos praticados e, até mesmo, inibir ações mal intencionadas.

Passamos, agora, à análise conjunta do **Projeto de Lei nº 3.891/04** e do **Projeto de Lei nº 3.998/04**, por se tratarem de propostas conexas e do mesmo autor. Enquanto o PL nº 3.998/04 determina que a comercialização de peças e sucatas de veículos ocorra sob o controle do órgão executivo de trânsito, o PL nº 3.891/04 estatui que o veículo irrecuperável, desmontado ou sua sucata só seja levado à hasta pública se acompanhado de nota fiscal cujas informações contenham o número do respectivo chassi.

Acontece que, hoje, os veículos irrecuperáveis, sinistrados, com laudo de perda total ou desmontados não precisam ser levados à hasta pública para serem vendidos por seus proprietários. Trata-se de um negócio de mercado, como qualquer outro. À hasta pública, em verdade, são encaminhados apenas os veículos apreendidos ou removidos, cuja situação não tenha sido regularizada no prazo de noventa dias.

Pelo que se infere da leitura das duas propostas, o órgão de trânsito passaria a se responsabilizar pela comercialização, em hasta pública, dos veículos danificados, peças advindas de desmonte e sucatas, sendo condição necessária para isso, todavia, que a venda desses bens fosse acobertada pela presença de nota fiscal cujo conteúdo abrigasse informação relativa ao número do chassi do respectivo veículo.

Sendo essa a interpretação que nos pareceu mais plausível, somos levados a discordar da proposta por algumas razões que consideramos importantes.

De imediato, sem entrar em aspectos conceituais, não vemos como se possa implementar, na prática, essa sugestão. É de conhecimento geral que os órgãos executivos estaduais de trânsito, em sua grande maioria, já não conseguem prestar serviço adequado à população, em razão de falhas administrativas, restrição de pessoal e de meios, aumento contínuo da demanda, etc. Então, o que deles esperar no futuro se, além dos encargos atuais, outro, de tal magnitude, lhes for repassado? Imaginem o trabalho hercúleo dos DETRANs para gerenciar e controlar diretamente o processo de venda de veículos irrecuperáveis, sucatas e peças. Sem mencionar os custos e a burocracia que a organização de um leilão público suscitam.

De outra parte, parece-nos certa arrogância tecnocrata imaginar que transações comerciais controladas pelo poder público estejam sujeitas a menor risco de fraude ou ilícito. Em realidade, a experiência mostra o contrário: quanto mais se vincula a realização de atividades e negócios particulares a autorizações, permissões ou ao controle da Administração, maior a propensão a que aconteçam atos condenáveis pela lei e pela ética.

Para não nos estendermos demais nessa questão, cremos que somente razões de inequívoco e contundente interesse público poderiam justificar a existência de uma norma que proibisse a livre transação de determinado bem no mercado. Não julgamos que as peças e os restos de veículos possam ajustar-se ao caso, tanto mais porque, diante de milhares de compras e vendas que se realizam diariamente nesse setor, relativamente poucas dão causa a delitos.

Consideramos que os **Projetos de Lei nº 1.144/07 e nº 2.348/11**, ao pretenderem criar uma lista exaustiva das situações em que a solicitação da baixa do registro é obrigatória, acabam por pecar por excesso, na medida em que o texto de lei deve ser suficientemente claro e genérico, de forma a evitar sua rápida desatualização e sua inadequação ao surgimento de novas situações. Entendemos que o detalhamento das disposições legais encontra melhor amparo em regulamento, como o já editado para o referido artigo por meio da Resolução nº 11/98, do CONTRAN.

Nesse aspecto, o texto PL nº 2.348/11 contém a impropriedade de citar a numeração das Resoluções do CONTRAN que regulam o tema, invertendo a lógica de hierarquização entre leis e seus respectivos regulamentos.

Quanto ao estabelecimento de prazo para providenciar a baixa, tema já comentado anteriormente, a citada Resolução nº 11/98 já fixou tal prazo em quinze dias, sendo despicienda qualquer nova referência. Julgamos também inadequada a previsão de comunicação do órgão de trânsito à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP –, em virtude de tratar-se de medida administrativa não prevista no art. 269 do CTB.

Consideramos, no entanto, que as proposta vão bem ao estabelecer a obrigatoriedade de providenciar a baixa pela seguradora, nos casos em que ela seja sucessora do proprietário, bem como no estabelecimento de relação entre o valor estimado para a reparação dos danos e a chamada “perda total”, de forma a evitar que empresas seguradoras mal intencionadas utilizem-se de artifícios para deixar de efetuar a devida baixa de um veículo sinistrado.

Em relação ao **Projeto de Lei nº 1.433/07**, entendemos adequada a determinação da obrigatoriedade de solicitação da baixa pela seguradora, nos casos em que esta suceder ao proprietário, mesmo que o veículo seja destinado ao desmanche. Quanto ao acréscimo da hipótese de “declarado de perda total”, entre as situações de obrigatoriedade da baixa, julgamos ser desnecessária, visto que a regulamentação do CONTRAN já contempla tal situação. Outro cuidado a ser tomado é com a inclusão da palavra “legalmente” no texto da lei, o que implicaria que os veículos desmontados ilegalmente deixariam de ter sua baixa obrigatória.

Quanto à tipificação como crime contra a fé pública o fato de o proprietário ou seguradora deixarem de providenciar a baixa do registro no prazo determinado, consideramos ser tal medida desproporcional, pelo menos no que diz respeito aos proprietários dos veículos. Como exemplo de situações absurdas que poderiam ser criadas, um proprietário que permanecesse hospitalizado durante um período de quinze dias após a ocorrência de um acidente em que seu veículo tornou-se irrecuperável, ou seja, impossibilitado de solicitar a baixa, passaria a ser considerado um criminoso.

Já quanto aos representantes das seguradoras, que dispõem de recursos humanos e materiais para a realização de tais procedimentos em tempo hábil, consideramos que tal tipificação poderia contribuir para a redução desse tipo de conduta omissa, mesmo que em padrões inferiores e compatíveis com os demais crimes estabelecidos no CTB. No entanto, o mérito da presente proposta deverá ser melhor analisado na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

No que concerne ao **Projeto de Lei nº 3.335/08**, julgamos relevante explicitar a baixa obrigatória no RENAVAM dos veículos apreendidos e leiloados como sucata, bem como a determinação de que vistoria dos órgãos executivos de trânsito definirá quais veículos têm condições de permanecer em circulação e quais serão levados à hasta pública como sucata, razão pela qual acatamos essas contribuições em nosso substitutivo.

Quanto ao **Projeto de Lei nº 3.832/08**, concordamos que devem ser estabelecidos critérios adicionais para a baixa de veículos. Entendemos indevida, entretanto, por motivos já expostos, a instituição de nova atribuição para os órgãos executivos de trânsito, qual seja, providenciar a prensagem de veículos para os quais os particulares não têm interesse na desmontagem. Quanto à baixa de registros de veículos roubados, bem como no que diz respeito às regras previstas no projeto para tornar públicas as listas de veículos com registros baixados, consideramos que o substitutivo que apresentamos atende de forma mais adequada aos objetivos do autor do projeto.

No que se refere ao **Projeto de Lei nº 7.180/10**, consideramos que as medidas propugnadas representam avanço nas regras para a transferência de registro, do segurado para a seguradora, após o pagamento da indenização, em caso de roubo ou furto de veículo segurado. Reconhecemos existir um problema de imposição de multas e encargos a cidadão ou pessoa jurídica cujo veículo, furtado ou roubado, tenha sido contratualmente transferido à empresa seguradora, após pagamento de indenização. Nesses casos, os órgãos executivos de trânsito dos estados se declaram impedidos, pela lei, de proceder ao registro da transferência e de expedir novo certificado de registro de veículo enquanto certos requisitos, impossíveis de serem cumpridos para veículos roubados ou furtados, como as vistorias, não forem atendidos.

Assim, acatamos em nosso substitutivo o conteúdo do PL nº 7.180/10, que estabelece como dever da seguradora, quando esta suceder ao proprietário, apresentar ao órgão executivo de trânsito os documentos exigidos para a expedição, em seu nome, de novo Certificado de Registro de Veículo, no prazo de até trinta dias. Também é válida a iniciativa de se exigir, para a citada transferência, apenas o comprovante de pagamento da

indenização securitária; o boletim de ocorrência de roubo ou furto do veículo, que poderá ser substituído por registro ativo de alerta de roubo ou furto de veículo no RENAVAM; o Certificado de Registro de Veículo anterior; e o comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, contraídos até a data do roubo ou furto do veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Julgamos tratar-se de solução simplista, que viola diversas outras normas em vigor, a medida proposta no **Projeto de Lei nº 3.469/12**, que tenciona autorizar o leilão de veículos furtados apreendidos pelas polícias civis, quando não retirados pelos proprietários no período de noventa dias. Embora reconheçamos o problema de superlotação de pátios decorrente do acúmulo de veículos à disposição das autoridades judiciais, consideramos temerária a simples realização de leilão, com procedimento tão simplificado como o proposto. Esse tipo de medida pode conduzir a injustiças, caso não venha acompanhada de sistema eficaz que permita a localização e o contato com o proprietário do veículo furtado.

Consideramos positiva a ideia trazida no **Projeto de Lei nº 5.772/13**, que busca simplificar a identificação e a venda das sucatas apreendidas e removidas pelos órgãos de trânsito. Julgamos, entretanto, que a forma de realização da hasta pública para a venda de veículos ou sucatas apreendidos e não reclamados pelos seus proprietários já se encontra regulada, tanto pelo CTB quanto pela legislação específica sobre leilões públicos. No substitutivo que propomos para o conjunto de proposições analisadas, oferecemos dispositivo que estabelece que a vistoria realizada pelo órgão ou entidade de trânsito responsável pela realização do leilão indicará os veículos a serem leiloados como sucata.

Por fim, consideramos que o **Projeto de Lei nº 7.144/14** tenciona elevar ao status de lei dispositivos mais adequados a regulamento, com excessivo detalhamento sobre os procedimentos a serem realizados com os veículos “em fim de vida útil”. Ademais, julgamos que a excessiva burocratização pretendida poderia trazer, como efeito colateral indesejado, o fomento à corrupção. Cabe destacar, ainda, que a normatização de práticas operacionais e de especificações técnicas deve ficar restrita ao universo das normas infralegais e dos atos administrativos normativos, que, por suas características, podem ser atualizados com maior agilidade, para acompanhar a modernização das atividades econômicas e a evolução tecnológica.

Mostra-se evidente, a partir da análise das propostas aqui debatidas, a preocupação desta Casa com as manobras e subterfúgios empregados para a produção de veículos “dublês”, prática tornada pública por meio de ampla divulgação na imprensa brasileira, bem como nos trabalhos da CPMI do Desmanche. Infelizmente, não é tarefa fácil criar mecanismos legais

capazes de evitar que malfeitores continuem a executar tal ilícito. Muitas são as portas por intermédio das quais se pode chegar aos "dublês" e improvável que se consiga trancá-las, todas.

Entendemos que as providências a serem tomadas devem atacar mais o fim – a comercialização e circulação dos veículos "dublês" – do que os meios para atingi-lo. De fato, percebe-se grande interesse em regular a atuação das companhias seguradoras em relação à perda total de veículos sinistrados, mas há que se esclarecer que somente uma pequena parcela da frota de veículos está segurada, sendo evidente, portanto, que parte expressiva do conjunto de "dublês" não é feita a partir de veículos irrecuperáveis oriundos das seguradoras, e sim de particulares.

Dessa forma, além das idéias acatadas nas proposições sob análise, buscamos elaborar um substitutivo que estabeleça ações para atender ao anseio básico de todas as propostas analisadas, qual seja, o combate à criminalidade e às fraudes envolvendo a clonagem de veículos. Essas ações têm por base a facilitação da identificação veicular por intermédio do acréscimo da numeração do motor no certificado de registro do veículo; a criação de um registro histórico, e público, do veículo junto ao RENAVAM, que contenha sua cadeia dominial, ocorrências policiais relacionadas e outros lançamentos considerados úteis pelo CONTRAN; e a inclusão, na inspeção de segurança prevista no art. 104 do CTB, de procedimentos voltados para certificar a identificação do veículo.

A inclusão do número de identificação do motor no certificado de registro do veículo é atitude que pode dificultar a atuação das quadrilhas na medida em que o veículo "dublê" teria também que aproveitar o motor do veículo acidentado, e não apenas seu chassi. Para o comprador do veículo usado, é mais uma oportunidade de constatar irregularidades relacionadas ao automotor.

Essa medida, que incluímos desde nosso primeiro substitutivo apresentado ao conjunto de proposições sob análise, trará para o documento do veículo a numeração oriunda do Registro Nacional de Motores – RENAMO, instituído pela Resolução nº 282, de 26 de junho de 2008, do CONTRAN, que *“Estabelece critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País”*.

Já a criação de um registro histórico, informatizado, vinculado ao RENAVAM, é providência essencial para que o comprador de veículo usado possa julgar se convém ou não adquirir o automotor, em face das informações a ele relacionadas. Hoje, o consumidor não tem como avaliar os "antecedentes" do veículo, ficando a confiar na garantia oferecida por revendedores que, muitas vezes, são o elo final da cadeia criminoso.

Também quanto à proteção dos adquirentes de veículos que tenham sofrido sinistro, nosso substitutivo prevê que essa situação ficará explicitada no novo certificado de registro de veículo, que deverá trazer a seguinte informação: “VEÍCULO SINISTRADO POR ROUBO E RECUPERADO”. Além do alerta, consideramos que ainda mais importante será a vistoria obrigatória para a expedição de certificado de segurança veicular, para todos os veículos furtados ou roubados e posteriormente recuperados, sem o que não será expedido o novo certificado de registro.

Acrescente-se que a previsão de uma vistoria para certificar a identificação veicular, realizada no contexto da inspeção de segurança prevista na lei de trânsito – e ainda não regulamentada – é ideia importante, em função da independência e autonomia de que irão desfrutar as entidades de inspeção. Muito provável que veículos com identificação adulterada sejam distinguidos nessa fiscalização, inibindo o comércio fraudulento e sinalizando para os consumidores de veículos usados que o Estado está agindo para coibir a circulação dos "dublês".

Por fim, é importante mencionar que recentemente foi editada a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, conhecida como a “Lei do Desmanche”, trazendo importantes regras para garantir a segurança na desmontagem de veículos e comercialização de peças de forma a combater o furto/roubo de veículos.

Pelo exposto, no que cumpre à análise desta Comissão, nosso voto é, quanto ao mérito, pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei de nºs 5.017/09, 685/03, 1.791/03, 1.144/07, 1.433/07, 3.335/08, 3.832/08, 7.180/10, 2.348/11 e 5.772/13, na forma do substitutivo anexo, e pela **REJEIÇÃO** dos Projetos de Lei de nºs 1.590/03, 1.654/03, 1.769/03, 3.891/04, 3.998/04, 4.937/05, 3.970/08, 4.538/08, 3.469/12, 4.330/12 e 7.144/14.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.017, DE 2009

(e aos Projetos de Lei de nºs 685/03, 1.791/03, 1.144/07, 1.433/07,
3.335/08, 3.832/08, 7.180/10, 2.348/11 e 5.772/13)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre procedimentos de segurança contra as adulterações da identificação veicular.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer procedimentos de segurança contra ações de adulteração e clonagem de veículos automotores.

Art.2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 104.
§ 6º Na inspeção de segurança realizar-se-á, sempre que houver dúvida quanto aos sinais identificadores ou chassi, além dos procedimentos estabelecidos pelo CONTRAN, perícia para certificar a identificação do veículo." (NR)

"Art. 106.
Parágrafo único. O certificado de segurança de que trata o **caput** também será exigido para a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo decorrente de baixa da queixa de furto ou roubo de veículo, em função de sua recuperação pelo proprietário ou seguradora que o suceder." (NR)

"Art. 121.
Parágrafo único. O Certificado de Registro do Veículo deverá conter a numeração do motor, de acordo com o padrão do fabricante, nos termos de regulamentação do CONTRAN." (NR)

"Art. 123.

V – for solicitada a baixa da queixa de furto ou roubo de veículo, em função de sua recuperação pelo proprietário ou seguradora que o suceder.

.....
 § 3º *A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM, onde se organizará cadeia dominial do veículo, para consulta pública dos interessados.*

§ 4º *No caso de recuperação de veículo furtado ou roubado, que tenha ocorrido após o pagamento de indenização ao proprietário por companhia seguradora, no novo certificado de registro de veículo deverá constar a seguinte observação: "VEÍCULO SINISTRADO POR ROUBO E RECUPERADO".*

§ 5º *No caso de transferência de propriedade decorrente de sub-rogação, pela seguradora, nos direitos e obrigações relativos a veículo do segurado que haja sido furtado ou roubado, é dever da seguradora, no prazo de até trinta dias, apresentar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal os documentos de que trata o art. 124, a fim de que seja expedido, em seu nome, novo Certificado de Registro de Veículo." (NR)*

"Art. 124.

IV – Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo, ou nos casos de baixa da queixa de furto ou roubo de veículo;

.....
 § 1º *Ocorrendo a situação prevista no art. 123, § 5º, a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo dependerá da apresentação do comprovante de pagamento da indenização securitária, do boletim de ocorrência de roubo ou furto do veículo, que poderá ser substituído por registro ativo de alerta de roubo ou furto de veículo no RENAVAM, e dos documentos a que se referem apenas os incisos I e VIII.*

§ 2º *Para efeito do que dispõe o § 1º, o documento a que se refere o inciso VIII comprovará a quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito contraídos até a data do roubo ou furto do veículo." (NR)*

"Art. 126.

§ 1º A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente, quando estes sucederem ao proprietário, ainda que o veículo seja destinado à desmontagem.

§ 2º A baixa do veículo deverá ocorrer independentemente do pagamento de impostos, taxas e multas, que serão lançados, de acordo com o fato gerador, ao respectivo contribuinte responsável.

§ 3º Após o período de cinco anos sem o devido licenciamento, o órgão de trânsito competente providenciará, de ofício, a baixa do registro do veículo, assegurado ao proprietário o prazo de sessenta dias, contado da notificação, para a devida regularização." (NR)

"Art. 128.
Parágrafo único. Para a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo, decorrente da transferência de propriedade prevista no § 5º do art. 123, exigir-se-á a quitação dos débitos contraídos somente até a data do roubo ou furto do veículo." (NR)

"Art. 240. Deixar o responsável de requerer a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual." (NR)

"Art. 243. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – recolhimento das placas e dos documentos.

Parágrafo único. Sem prejuízo de outras interpretações cabíveis, entende-se como perda total qualquer ocorrência em que haja a indenização integral ao proprietário do valor referente ao veículo segurado, exceto

quando a indenização decorrer exclusivamente de furto ou roubo do veículo.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

"Art. 125-A. Todas as ocorrências policiais relacionadas ao veículo deverão ser informadas, pela autoridade policial, ao RENAVAM, para consulta pública dos interessados.

Parágrafo único. O CONTRAN estabelecerá que informações presentes na ocorrência policial deverão ser transmitidas ao RENAVAM."

"Art. 312-A. Constitui crime contra a fé pública deixar o representante legal da companhia seguradora que suceder ao proprietário nos termos do parágrafo único do art. 126, de requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN.

Penas – detenção de seis meses a um ano, sem prejuízo das demais sanções cabíveis."

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após o transcurso de cento e vinte dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**

Relator