

# **COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO**

## **PROJETO DE LEI Nº 5.017, DE 2009**

(Apensados: PL nº 1.590/2003, PL nº 1.654/2003, PL nº 1.769/2003, PL nº 1.791/2003, PL nº 685/2003, PL nº 3.891/2004, PL nº 3.998/2004, PL nº 4.937/2005, PL nº 1.144/2007, PL nº 1.433/2007, PL nº 3.335/2008, PL nº 3.832/2008, PL nº 3.970/2008, PL nº 4.538/2008, PL nº 7.180/2010, PL nº 2.348/2011, PL nº 3.469/2012, PL nº 4.330/2012, PL nº 5.772/2013, PL nº 7.144/2014, PL nº 4.632/2016, PL nº 5.932/2016, PL nº 8.246/2017, PL nº 9.277/2017 e PL nº 862/2019)

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 - CPMI  
DESMANCHE

**Relator:** Deputado PAULO RAMOS

### **I - RELATÓRIO**

O presente parecer analisa o PL 5.017/2009, oriundo do Senado Federal e de autoria da Comissão Parlamentar Mista de Inquérito – CPMI – do Desmanche, o qual tenciona alterar o *caput* e acrescer parágrafos ao art. 126 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), visando estabelecer procedimentos relativos à baixa de veículos irrecuperáveis.

Oriundo do PLS 142/2005, foi apresentado em 07/04/2009 e no dia 15 seguinte distribuído às Comissões de Viação e Transportes (CVT); de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO); e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), esta para análise de mérito e para fins do disposto no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

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 dez projetos foram anexados, totalizando vinte e cinco 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.

Apreciada na primeira Comissão a que foi distribuída, a proposição principal tinha como apensados os PL nº 685/2003, 1.590/2003, 1.654/2003, 1.769/2003, 1.791/2003, 3.891/2004, 3.998/2004, 4.937/05, 1.144/2007, 1.433/2007, 3.335/2008, 3.832/2008, 3.970/2008, 4.538/2008, 7.180/2010, 2.348/2011, 3.469/2012, 4.330/2012, 5.772/2013 e 7.144/2014. A seguir reproduzimos o resumo da ementa e conteúdo dessas proposições.

O **PL 685/2003**, 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 **PL 1.590/2003**, 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 **PL 1.654/2003**, 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 **PL 1.769/2003**, 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 Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (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 (CSV), 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 **PL 1.791/2003**, 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 **PL 3.891/2004**, 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, da qual conste o número do chassis do automotor.

O **PL 3.998/2004**, outro de autoria do Deputado Takayama, também acrescenta artigo ao capítulo das disposições finais e transitórias do CTB, 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 **PL 4.937/2005**, 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 (SNT) 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 **PL 1.144/2007**, 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 **PL 1.433/2007**, 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 **PL 3.335/2008**, 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 **PL 3.832/2008**, 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 **PL 3.970/2008**, 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 **PL 4.538/2008**, 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 **PL 7.180/2010**, 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 (CRV) 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 CRV; e 2) a expedição de novo CRV 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 CRV anterior, do Certificado de Licenciamento Anual (CLA) 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 **PL 2.348/2011**, cujo autor é o Deputado Diego Andrade, possui conteúdo muito próximo ao do PL 1.144/2007, 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 **PL 3.469/2012**, 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 **PL 4.330/2012**, 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 **PL 5.772/2013**, da Comissão de Legislação Participativa (CLP), tenciona incluir no CTB a definição de 'sucata', bem como acrescer 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 CTB.

O **PL 7.144/2014**, 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.

Em virtude da apensação do PL 1.433/2007, que trata de matéria penal, as proposições passaram a estar sujeitas à apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados, sob regime de tramitação prioritária, devendo a CCJC manifestar-se também quanto ao seu mérito.

Em 16/05/2012 foi apresentado Requerimento de retirada de proposições de iniciativa coletiva nº 5.281/2012, pela CVT, para retirada do Requerimento nº 4.891, de 2012, de autoria do Deputado Washington Reis, que pede a apensação do PL nº 23, de 2011, o qual foi deferido em 31/05/2012. Referido projeto foi transformado na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que "regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências".

Em 22/10/2015 houve a apresentação do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal - PROS-RJ, pela aprovação da proposição principal e dos PL 1.791/2003, 1.144/2007, 1.433/2007, 3.832/2008, 7.180/2010, 2.348/2011, 3.335/2008, 685/2003 e 5.772/2013, apensados, com substitutivo, e pela rejeição dos PL 1.590/2003, 1.654/2003, 1.769/2003, 4.937/2005, 3.970/2008, 4.538/2008, 4.330/2012, 3.891/2004, 3.998/2004, 3.469/2012 e 7.144/2014, apensados. Em 28/10/2015 foi aprovado por unanimidade o Parecer na CVT.

Posteriormente foram apensados ao PL 685/2003 ou a seus subapensados os PL 4.632/2016, 5.932/2016, 8.246/2017, 9.277/2017 e, já nesta legislatura, o PL 862/2019.

O **PL 4.632/2016**, do Deputado Alberto Fraga - DEM/DF, pretende dispor sobre a destinação de veículos e materiais sem identificação ou inservíveis, apreendidos ou abandonados em via pública, mediante inclusão do art. 328-A ao CTB, em que facilita a desmontagem, reciclagem e Trituração dos veículos e peças inservíveis diretamente por órgão público, incluindo os já leiloados como sucata e que não tenham sido arrematados.

O **PL 5.932/2016**, do Deputado Rômulo Gouveia - PSD/PB, inclui art. 127-A ao CTB, para obrigar a inclusão de informações no

Renavam sobre a cadeia dominial e as ocorrências de sinistros envolvendo o veículo, mediante informação das seguradoras.

O **PL 8.246/2017**, do Deputado Mauro Mariani - PMDB/SC, altera o art. 126 do CTB para dispor sobre baixa obrigatória de veículos sinistrados com laudo de perda total.

O **PL 9.277/2017**, do Deputado André Amaral - PMDB/PB, altera o CTB, para estabelecer medidas que assegurem, ao consumidor, o direito de acesso a informações sobre a ocorrência de sinistros com veículos automotores terrestres. Acrescenta o inciso V ao art. 123 para exigir emissão de novo CRV quando o veículo sofrer sinistro, do qual decorra o pagamento de indenização integral por sociedade seguradora, os chamados “salvados”.

Por fim, o **PL 862/2019**, do Deputado Santini - PTB/RS, inclui parágrafos nos arts. 123 e 125 do CTB, determinando que no CRV conste a quilometragem exibida no hodômetro dos veículos automotores, atualizado a cada vistoria de transferência, bem como a inclusão dessa informação e da ocorrência de roubo ou furto no Renavam.

Vindo a esta Comissão o projeto e seus apensados, em 02/06/2016 foi designado Relator, o Deputado Arnaldo Faria de Sá - PTB-SP, que devolveu a matéria em 20/12/2018, sem manifestação.

Já nesta legislatura, tendo sido designado relator em 27/03/2019, ora cumprimos a honrosa incumbência.

No prazo regimental em que as proposições estiveram abertas à apresentação de emendas na CVT, nenhuma foi apresentada.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

É da alçada desta Comissão Permanente a análise do mérito de matérias relativas à violência urbana, à legislação penal e processual penal do ponto de vista da segurança pública, assim como às respectivas políticas, na forma do disposto no RICD (art. 32, inciso XVI, alíneas 'b', 'f' e 'g').

O enfoque deste parecer será o do mérito segundo a vocação temática da CSPCCO, deixando a análise acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa a cargo da comissão pertinente, a CCJC.

Iniciamos por cumprimentar os ilustres autores pela preocupação em aperfeiçoar o ordenamento jurídico, no sentido de conferir mais proteção a toda a sociedade, mediante a alteração do CTB, que afeta a todos, adotando medidas que beneficiem os cidadãos e coíbam condutas delitivas ou de má-fé.

Muitas das proposições sob análise já receberam, na CVT, pareceres apresentados pelos eminentes Deputados Devanir Ribeiro, Mário Negromonte e Camilo Cola, os quais não chegaram a ser apreciados. Entretanto o parecer do ilustre Deputado Hugo Leal apreciou o projeto principal e a maior parte das proposições a ele apensadas. Aprovando algumas proposições e rejeitando outras, a matéria foi aprovada naquela Comissão, com Substitutivo.

Desde então, algumas leis já alteraram dispositivos pertinentes ao tema sob análise. É o caso da mencionada Lei nº 12.977/2014, que "regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências". Outra norma pertinente é a Lei nº 13.160, de 25 de agosto de 2015, que "altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre retenção, remoção e leilão de veículo, e revoga a Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978".

Entretanto, o Substitutivo aprovado na CVT não está prejudicado, neste caso, porque a elaboração da primeira lei referida não seguiu o princípio da reserva do código, isto é, não alterou dispositivos do CTB; enquanto a segunda alterou dispositivos diversos.

Cumpre-nos examinar o mérito das proposições já apreciadas na CVT e das cinco apensadas posteriormente. Utilizando o mesmo critério do relator do parecer aprovado na CVT, adotaremos como parte de nosso voto várias manifestações dos relatores que nos antecederam, desde que consideremos pertinentes e adequadas para o trato da matéria e não tenham sido superadas pela legislação superveniente.

Destarte, as referências ao substitutivo da CVT serão assim indicadas. As contribuições de nossa lavra serão consignadas, com a eventual remissão às emendas que decidimos ofertar ao substitutivo.

Quanto ao **PL 5.017/2009**, proposição principal, o substitutivo da CVT julgou desnecessário instituir o prazo de sessenta dias para que o proprietário de veículo irrecuperável requeira a baixa de seu registro, visto que o Conselho Nacional de Trânsito (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 7 de julho de 2005 (art. 6º). Entretanto, tratando-se a Resolução do Contran de norma infralegal, houvemos por bem determinar o prazo na lei, para maior segurança jurídica dos cidadãos.

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. Pela mesma razão, essa determinação do Contran foi incorporada na alteração por nós procedida no *caput* do art. 126, alterando o substitutivo da CVT, mediante emenda.

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 tal questão, especialmente quando se aborda o desgaste natural, é de natureza 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 pretendermos 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.

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 ressalvar, entretanto, que os débitos deverão ser lançados, de acordo com o fato gerador, ao respectivo contribuinte responsável.

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.

Sobre o **PL 685/2003**, 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 (Departamento Nacional de Trânsito – Denatran). 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 SNT, 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 de 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 subtraídos, isto é, roubados ou furtados, a seguir 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, reputamos conveniente estabelecer a obrigação de emissão de novo CRV 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 ou furto e recuperado.

Adicionalmente, julgamos necessária a realização de nova vistoria que permita assegurar as condições de segurança desses veículos subtraídos e posteriormente recuperados, visto que, além do furto ou 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 (CSV), por instituição técnica credenciada ou entidade de metrologia legal, para a expedição de novo CRV.

Quanto ao estabelecimento de prazo, na lei, para que a seguradora comunique ao órgão executivo de trânsito a perda total do veículo, entendemos que, embora o Contran, cumprindo determinação do art. 126 do CTB, já tenha fixado tal prazo em quinze dias, nos termos da Resolução nº 11/1998, alterada pela Resolução nº 179/2005, é mais

adequado que a lei estabeleça tal prazo. Em razão disso, não obstante o entendimento contrário do relator que nos antecedeu na CVT, pela não inserção de prazo, cujo substitutivo de seu parecer foi aprovado, apresentamos emenda aditiva ao art. 243 do referido substitutivo, para inserir o prazo de quinze dias, já definido pelo Contran, no texto da lei.

Julgamos conveniente, também, 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 **PL 1.590/2003**, 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 sinistrados que lhes são transmitidos após o pagamento das apólices.

Do mesmo modo que o PL 1.590/2003, o **PL 4.937/2005** pretende solucionar o problema da criação dos chamados 'clones', 'dublês' ou 'cabritos' – que são os automotores que contam com estruturas e peças de veículo furtado ou 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 PL 1.590/2003, os **PL 3.970/2008, 4.538/2008 e 4.330/2012**, 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 PL 3.970/2008, 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 **PL 4.937/2005, 3.970/2008, 4.538/2008 e 4.330/2012** todos os argumentos já apresentados na análise do PL 1.590/2003.

O **PL 1.654/2003** tem objetivo similar ao proposto em um dos dispositivos do PL 685/2003, qual seja, a possibilidade de baixa do registro de veículo roubado, que poderia ser cancelada, em favor do proprietário, quando localizado 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 **PL 1.769/2003**, 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 CRV 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 CRV 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 **PL 1.791/2003**, 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, atualmente, 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 11/1998, já exclui, na prática, a possibilidade de baixa por esse adquirente, ao estabelecer, no inciso II do § 1º do art. 1º, que “os procedimentos previstos neste artigo deverão ser efetivados antes da venda do veículo ou sua destinação final”, na redação dada pela mencionada Resolução nº 179/2005.

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 CTB contribuiria para sanar possíveis equívocos praticados e, até mesmo, inibir ações mal-intencionadas.

Passamos, agora, à análise conjunta dos **PL 3.891/2004** e **3.998/2004**, por se tratarem de propostas conexas e do mesmo autor. Enquanto o PL 3.998/2004 determina que a comercialização de peças e sucatas de veículos ocorra sob o controle do órgão executivo de trânsito, o PL 3.891/2004 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, atualmente, 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 (os Detran), 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 e outros fatores. Então, o que deles esperar no futuro se, além dos encargos atuais, outro, de tal magnitude, lhes for repassado? Imaginem o trabalho hercúleo dos Detran 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 suscitaria, seria uma tarefa inglória.

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 **PL 1.144/2007 e 2.348/2011**, ao pretenderm criarm 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 norma infralegal, como o já editado para o referido artigo por meio da Resolução nº 11/1998, do Contran.

Nesse aspecto, o texto do PL 2.348/2011 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 11/1998 já fixou tal prazo em quinze dias. Entretanto, embora o Contran,

cumprindo determinação do art. 126 do CTB, já tenha fixado tal prazo em quinze dias, nos termos da Resolução nº 11/1998, alterada pela Resolução nº 179/2005, entendemos que, seja mais adequado que a lei estabeleça tal prazo. Em razão disso, não obstante o entendimento contrário do relator que nos antecedeu na CVT, cujo substitutivo de seu parecer foi aprovado não consignando a inserção de prazo, apresentamos emenda inserindo no substitutivo alteração do *caput* do art. 126, no qual estabelecemos o prazo de quinze dias no texto da lei. 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 propostas não vêm 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 se utilizem de artifícios para deixar de efetuar a devida baixa de um veículo sinistrado.

Em relação ao **PL 1.433/2007**, 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 contemplava tal situação, no inciso III do § 1º da Resolução nº 11/1998. Embora o dispositivo tenha sido revogado pela Resolução nº 297, de 21 de novembro de 2008, posteriormente revogada pela Resolução nº 362, de 15 de outubro de 2010, que absorveram seu conteúdo, consideramos de bom alvitre sua inserção na lei, como proposto na alteração do *caput* do art. 243, conforme substitutivo da CVT, estabelecendo-a em trinta dias de forma

a atender, ainda, a sugestão do PL 685/2003. 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 a conduta 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 se tornou 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. Sanção cabível foi alvitrada, portanto, nos termos do art. 312-A, incluído pelo substitutivo da CNT. No entanto, o mérito do referido dispositivo deverá ser mais bem analisado na CCJC, por envolver matéria de natureza penal.

No que concerne ao **PL 3.335/2008**, 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 no substitutivo.

Quanto ao **PL 3.832/2008**, 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 art. 125-A do substitutivo da CVT atende de forma mais adequada aos objetivos do autor do projeto.

A respeito das placas e documentos, é proposta sanção para sua não entrega ao órgão executivo de trânsito, conforme nova redação do art. 243, no substitutivo da CVT. Tal medida já é prevista na Resolução do Contran nº 11/1998, nos termos do inciso I do § 1º do art. 1º, na redação dada pela Resolução nº 179/2005, nos seguintes termos: "III - o órgão executivo estadual de trânsito de registro do veículo, responsável por sua baixa, deverá reter sua documentação, inutilizar as partes do chassi que contêm o registro VIN e suas placas".

Registre-se que VIN é a sigla para a expressão em inglês "*Vehicle Identification Number*" (Número de Identificação do Veículo - NIV), forma de registro universal dos veículos automotivos. Sua combinação de letras e números torna cada veículo único, visando a promover um registro individual que serve para diversos fins, entre eles codificação de dados do bem, identificação deste em circunstâncias diversas, como acidente, furto e transações envolvendo compra e venda. No Brasil, também é conhecido como 'número do chassi'. (fonte: Wikipédia).

No que se refere ao **PL 7.180/2010**, 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 CRV enquanto certos requisitos, impossíveis de serem cumpridos para veículos roubados ou furtados, como as vistorias, não forem atendidos.

Assim, foi acatado no substitutivo da CVT o conteúdo do projeto, que estabelece como dever da seguradora, quando esta suceder ao proprietário, de apresentar ao órgão executivo de trânsito os documentos exigidos para a expedição, em seu nome, de novo CRV, no prazo de trinta dias (neste ponto apresentamos emenda supressiva do vocábulo 'até' da redação original, por ser desnecessário). 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 CRV 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 (§ 1º incluído ao art. 124).

Julgamos tratar-se de solução simplista, que viola diversas outras normas em vigor, a medida proposta no **PL 3.469/2012**, 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 **PL 5.772/2013**, 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 proposto pela CVT para o conjunto de proposições analisadas, foi oferecido 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.

Consideramos que o **PL 7.144/2014** 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.

Passamos, agora, a analisar os cinco projetos apensados posteriormente ao parecer aprovado na CVT.

No caso do **PL 4.632/2016**, que trata da destinação dos veículos apreendidos, cuidamos estar seu conteúdo predicable, visto que a mencionada Lei nº 13.160, editada em 25/8/2015, incluiu vários parágrafos ao art. 328 do CTB, disciplinando a matéria. Verifica-se que

o projeto em questão foi apresentado em 8/3/2016, antes da vigência da lei, portanto, estabelecido em 150 dias. Acrescente-se que o mesmo art. 328 teve outros parágrafos incluídos pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016.

No caso do **PL 5.932/2016**, já foi proposto no substitutivo da CVT que o veículo objeto de roubo e furto e recuperado após o pagamento de indenização ao proprietário por companhia seguradora, deva ter essa circunstância consignada no respectivo CRV (§ 4º do art. 123, incluído). Quanto à inserção no Renavam, igualmente está prevista no art. 125-A incluído pelo substitutivo da CVT, que engloba todas as ocorrências policiais. Como as seguradoras só dão andamento ao pagamento do seguro mediante apresentação da ocorrência policial, sua inserção no Renavam após qualquer sinistro estará disponível para consulta pública.

O disposto no **PL 8.246/2017** está suficientemente abrangido pela nova redação do *caput* do art. 126, dada pela Lei nº 12.977/2014, aplicando-se, igualmente, as ponderações quanto à baixa do veículo em caso de perda total, que está atualmente englobado no conceito de inservível.

No tocante ao **PL 9.277/2017**, a pretendida inclusão dos incisos IV e V ao art. 123 do CTB já estão contemplados. No caso do inciso IV, já consta da norma, mas entendemos que o objetivo de seu autor foi incluir a partícula aditiva 'e' antes do último inciso, conforme determina o art. 14, inciso II, alínea 'g' do Decreto nº 9.191, de 1º de novembro de 2017, que regulamenta a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.<sup>1</sup> Referida lei "dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas

---

<sup>1</sup> Embora o Decreto se aplique no âmbito de proposições do Poder Executivo, pois "estabelece as normas e as diretrizes para elaboração, redação, alteração, consolidação e encaminhamento de propostas de atos normativos ao Presidente da República pelos Ministros de Estado", entende-se que pode ser aplicável, subsidiariamente, às proposições oriundas de outros entes.

para a consolidação dos atos normativos que menciona". Ao tratar da obtenção da precisão do texto legislativo, o dispositivo mencionado do decreto manda "utilizar as conjunções "e" ou "ou" no penúltimo inciso, alínea ou item, conforme a sequência de dispositivos seja, respectivamente, cumulativa ou disjuntiva". Entretanto, como o dispositivo não seguia essa regra, mantivemos a redação do art. 123 do substitutivo.

Com referência ao inciso V, também já consta do substitutivo da CVT, como parágrafo único incluído ao art. 243. Em relação à proposta de alteração do § 1º do art. 123, o prazo já consta da redação atual e o restante do conteúdo é objeto de alteração do *caput* do art. 243. O proposto art. 125-A também já está compreendido na redação dos arts. 125-A e 243 do substitutivo da CVT. No caso do art. 243, preferimos o prazo de trinta dias e não o de cinco proposto neste projeto, por considerá-lo exíguo diante das providências a serem adotadas. No caso do parágrafo único, foi inserido, como § 2º do mesmo art. 243, mediante emenda, com renumeração do proposto parágrafo único do dispositivo.

A respeito do **PL 862/2019**, entendemos relevante consignar no CRV, sempre que houver transferência de propriedade, a quilometragem exibida no hodômetro, o que configura mais uma medida de segurança aos adquirentes de veículos usados. No caso dos §§ 2º e 3º a serem incluídos no art. 125, houvemos por bem acatar o conteúdo do § 2º, inciso I, mediante sua inserção no § 3º do art. 123 do substitutivo da CVT, por emenda modificativa. A data de transferência (inciso II) será consignada mediante a inclusão da expressão 'cronológica regressiva' à cadeia dominial, da qual, necessariamente constará a data. Quanto às ocorrências de roubo ou furto (inciso III), consta do incluído art. 125-A do substitutivo da CVT, assim como a acessibilidade de todas as informações estão igualmente previstas no § 3º do art. 123 do substitutivo da CVT.

Analisados o conteúdo da proposição principal e das apensadas, com a indicação da pertinência em acatá-las ou rejeitá-las, houvemos por bem tecer outros breves comentários que complementam nosso parecer.

Adiantamos nossa concordância com o parecer aprovado na CVT, com ligeiras adequações para as quais apresentamos as devidas emendas pertinentes, já mencionadas.

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 malfeiteiros 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 o atingir. 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 ideias acatadas nas proposições sob análise, buscamos integrar no substitutivo aprovado na CVT e emendas ora ofertadas, o estabelecimento de 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, incluída desde o primeiro substitutivo apresentado na CVT 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. Atualmente 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 criminosa.

Também quanto à proteção dos adquirentes de veículos que tenham sofrido sinistro, o substitutivo prevê que essa situação ficará explicitada no novo CRV, 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.

Novamente, visando ao aprimoramento do substitutivo aprovado na CVT, cuidamos de alterar, mediante emenda, a informação a ser consignada no novo CRV, para “VEÍCULO SINISTRADO POR ROUBO OU FURTO E RECUPERADO”. Como a própria lei de regência e normas infralegais referem-se às espécies de subtração (roubo e furto), é relevante que se consigne a hipótese de ter havido furto, também, e não apenas roubo.

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'. A matéria é objeto do PL 5979/2001, da CVT, o qual está pronto para pauta no Plenário desta Casa, com três apensados.

Outra providência por nós adotada foi revogar o art. 18 da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, mediante emenda aditiva, uma vez que tal dispositivo altera o *caput* do art. 126 do CTB, o qual é novamente alterado pela emenda por nós ofertada ao substitutivo da CVT.

Por fim, é importante relembrar a mencionada Lei nº 12.977/2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, conhecida como a 'Lei do Desmanche', que traz importantes regras para garantir a segurança na desmontagem

de veículos e comercialização de peças de forma a combater o furto e 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 nº 5.017/2009, 685/2003, 1.791/2003, 1.144/2007, 1.433/2007, 3.335/2008, 3.832/2008, 7.180/2010, 2.348/2011 e 5.772/2013, 5.932/2016, 9.277/2017 e 862/2019, na forma do **SUBSTITUTIVO APROVADO NA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**, com as **EMENDAS** ora ofertadas, e pela **REJEIÇÃO** dos Projetos de Lei de nº 1.590/2003, 1.654/2003, 1.769/2003, 3.891/2004, 3.998/2004, 4.937/2005, 3.970/2008, 4.538/2008, 3.469/2012, 4.330/2012, 7.144/2014, 4.632/2016 e 8.246/2017.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

Deputado PAULO RAMOS  
Relator

2019-8583-260